ANNO XX — Sabato, 1° Gennaio 1887 — NUM. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

ANNO XX

Col numero odierno il nostro giornale entra nel ventesimo anno di vita. Volgendo lo sguardo ai diciannove anni trascorsi, ci compiacciamo riconoscere che dobbiamo alla benevolenza ed all' appoggio dei nostri cortesi associati lo sviluppo da esso acquistato ed il credito di cui si vede generalmente onorato. Il passato ci è arra dell' avvenire, per cui anzichè spendere parole, come si usa di fare in quest' occasione, in lusinghiere promesse o in esagerati programmi, ci limitiamo a dichiarare che continueremo a battere la via percorsa e ci studieremo di soddisfare ognor più le giuste esigenze ed i bisogni dei nostri lettori.

Accogliendo le istanze di parecchi nostri associati, avvalorate da considerazioni che abbiamo riconosciute plausibili, avvertiamo che il *Monitore* d' or in avanti escirà il *sabbato*, anzichè il mercoledì.

Preghiamo coloro che sono in ritardo nella spedizione dell' importo del loro abbonamento pel 1887 di affrettare a porsi in regola con quest' Amministrazione.

LA FERROVIA DEL MONTE GENEROSO

La Svizzera ci dà il commendevole esempio di saper sfruttare finanziariamente, e con grande profitto, le attrattive delle sue montagne, di cui la natura volle dotarla. Noi dovremmo saperla imitare, giacchè in fatto di bellezze naturali non siamo inferiori ad essa. Una novella prova dello spirito intraprendente e calcolativo di quel paese l' abbiamo nel nuovo progetto, che certo avrà la sua prossima attuazione, di una ferrovia speciale per la salita del ben noto Monte Generoso. Nel mese scorso, si tenne a Lugano un'adunanza del Comitato promotore di cotesta ferrovia, nella quale l' ing. Schraft, autore del progetto, diede lettura di un dettagliato rapporto, tanto per la parte tecnica che economica dell' impresa, corredato dai relativi piani e stati di calcolo. Per norma dei nostri lettori, noi ne riferiamo un sunto:

Il rapporto, dopo aver commentato i vantaggi della giacitura e della conformazione del Monte Generoso, che ne fanno uno dei più bei punti di vista ricercati dai *touristes*, e che ogni anno 12,000 persone circa si dipartono dalle stazioni di Maroggia e di Mendrisio per sobbarcarsi ad una salita faticosa per visitarlo, accenna ai tentativi già prima d'ora ripetutamente fatti per dotare quel Monte di una ferrovia ed alla costituzione dell' attuale Comitato promotore la scorsa primavera.

Parlando del tracciato in generale di detta ferrovia, l' autore annuncia che in seguito ai recenti studî da lui fatti, gli riuscì a trovare un tracciato che, dipartendosi da Capolago (stazione della ferrovia del Gottardo e lacuale), produrrebbe una spesa della metà inferiore a quella del primitivo progetto. In base a questo tracciato di massima venne chiesta e si ottenne la concessione federale ed

allora si potè proseguire nei rilievi e negli studî sul terreno ed in seguito ai quali furono apportate alcune variazioni alle norme tecniche che servirono di guida alla concessione.

Il sistema scelto dal sig. ing. Schrafl per superare i 1368 metri fino alla cima del Generoso, è quello di una ferrovia a cremaliera (sistema Abt), con pendenze non superiori al 22 0[0. La cremaliera Abt forma una vera ruotaia continua che permette un andamento sicuro e tranquillo alla locomotiva anche alle giunture, e che offre una straordinaria solidità in tutto l' armamento. Questa sicurezza poi del sistema Abt è vieppiù aumentata colla locomotiva a più ruote dentate ed alternate fra loro, senza che perciò ne abbia a soffrire la durata delle costruzioni. Il raggio fissato per le curve della nuova ferrovia è di m. 60 al minimo, mentre lo scartamento delle ruotaie venne ridotto a centimetri 80.

Il tracciato della nuova ferrovia ha principio alla stazione di Capolago (ferrovia del Gottardo) a m. 277 sul livello del mare e, con salite del 20, poi del 22 0[0, percorre la falda scoscesa della montagna verso S. Nicolao; mediante una galleria di 146 m. attraversa l' ultima parete superiore di roccia e con una curva di 80 metri di raggio, gira completamente da Nord-Sud a Sud-Nord Qui il tracciato, dopo aver percorso 2414 metri e raggiunta l' altezza di metri 708 sul mare, arriva alla stazione di S. Nicolao. Continua poscia a salire lungo la valle di S. Nicolao fino a passare con una galleria di 50 m. l'ultimo giogo che divide questa valle dalla « valle d'Alp », che è la principale del Monte Generoso. La linea percorre questa valle fiancheggiando la strada che parte da Mendrisio, fino a raggiungere la stazione « Albergo », distante da Capolago 5800 m. ed a 1222 m. sul mare, vicino affatto alla « Bella Vista », donde si gode uno stupendo panorama nella direzione di Lugano. La linea corre ancora per un 400 m. sul pendio, poi, con una galleria di 84 metri attraverso il contrafforte, raggiunge il pendio occidentale della montagna, lungo il quale arriva alla vetta, attraversando ancora con due piccole gallerie le ultime prominenze. L' ultima stazione, secondo il progetto disterebbe da Capolago 8,51 km. e sarebbe a m. 1645 sul livello del mare. Quindi l' altezza complessiva da superarsi dalla ferrovia sarebbe di m. 1368. Dall'ultima stazione al punto più culminante del monte, rimarrebbero a percorrersi a piedi 180 metri per salire gli ultimi 26 metri.

Il rapporto nota però che gli ultimi 200 metri di ferrovia risultano sul territorio italiano, per cui non venne ancora accordata la concessione.

Lo stesso rapporto entra quindi ad esaminare i rapporti virtuali della ferrovia, la scelta delle vetture e delle locomotive (vetture della capacità di 60 persone e locomotive di 17 tonnellate della forza di 30 unità-locomotive, con velocità media di 6 chilometri l' ora), le indicazioni speciali circa la costruzione della ferrovia e l' importo del tracciato, calcolato complessivamente a fr. 1,820,000, a cui, aggiunte le spese per provvista del capitale ed interessi durante la costruzione ed il capitale d' esercizio, il totale del capitale d' impianto sarebbe calcolato a franchi 2,000,000.

L' autore, basandosi sull'influenza attuale di oltre 12,000 viaggiatori annuali e sulle 60,000 persone (salita e discesa) trasportate dalla ferrovia del Righi, calcola a 25,000 persone almeno i passaggieri trasportati annualmente al Monte Generoso colla nuova ferrovia; ora, col sistema da lui proposto, assicura che con un materiale di 7 locomotive e 7 vetture e con 7 treni si potranno con certezza trasportare da 1000 a 1200 persone giornalmente nelle due direzioni.

La distanza da Capolago alla cima del monte sarà superata in un' ora e mezza circa di viaggio.

Le spese d' esercizio sono calcolato a fr. 93,000 l'anno per il trasporto di 25,000 persone, ed a fr. 152,000 per il trasporto di 50,000.

I prezzi di trasporto, secondo la concessione, sono calcolati a fr. 7.50 per la salita e fr. 5 per la discesa. Ma queste cifre sono ridotte a fr. 8 importo medio di un viaggio ascesa e discesa a motivo dei prezzi ridotti per i biglietti di andata e ritorno e delle gite di piacere, per cui nel calcolo del reddito, si hanno fr. 200,000 per 25 mila passeggieri e fr. 400,000 per 50,000.

Tutto compreso e dedotte le spese di esercizio e l' interesse per 800,000 obbligazioni, l'ing. Schrafl calcola che per il capitale-azioni di fr. 1,200,000 si avrà ancora un profitto netto di fr. 71,000 per 25,000 persone trasportate e fr. 212,000 per 50,000, ossia rispettivamente il 6 ed il 18 per cento.

Finita la lettura del rapporto, il presidente encomiando l' egregio sig. ing. Schrafl per l' amore e la cura posta nel promuovere l' impresa, propose un voto di ringraziamento all' autore del rapporto, il quale venne approvato ad unanimità di voti.

In seguito l' adunanza risolvette di far procedere alla stampa del rapporto stesso, almeno in due lingue (italiana e tedesca) e si incaricò il Comitato dirigente dell' esecuzione di questa risoluzione e della diffusione dell'opuscolo.

Il sig. Blankart, direttore della Banca della Svizzera Italiana, diede a sua volta lettura di un secondo rapporto storico, dallo stesso elaborato, sulle trattative fin qui avvenute per la realizzazione dell' impresa e principalmente sulle trattative col sig. dott. Pasta, proprietario del Generoso.

Dopo uno scambio di osservazioni fra i signori dott Pasta e Blankart, l' adunanza decise di incaricare il Comitato dirigente di continuare le pratiche per addivenire ad una definitiva combinazione col sig. dott. Pasta, mediante; *a)* la cessione totale di tutta l' azienda (albergo, terreno ecc.) di proprietà di quest' ultimo, oppure, *b)* la cessione del puro terreno necessario per la costruzione della strada e di un dato quantitativo di terreno per lo sviluppo al caso dell'impresa, mediante costruzione di altri alberghi.

Esaurite queste trattative, le quali devono poi formare la base finanziaria dell' impresa, per la costituzione definitiva della Società, il Comitato promotore verrà di nuovo radunato per risolvere il da farsi.

IL TRAFFICO DEL GOTTARDO

Da un rapporto del console italiano a Basilea togliamo alcune notizie che riguardano l' influenza esercitata dalla apertura della linea del Gottardo sul traffico fra l' Italia e la Germania, e specialmente sul prezzo del carbone tedesco sulle piazze italiane. Eccone un breve riassunto:

Prima dell' apertura di questa linea il carbon fossile costava a Milano fr. 45 la tonnellata; oggi costa fr. 30 per causa, non già del ribasso di prezzo della merce, ma del ribasso dei noli. Imperocchè ad ogni riduzione di tariffe sulle ferrovie tedesche e svizzere seguono immediatamente riduzioni corrispondenti dei noli da Cardiff a Genova, colle quali l' Inghilterra è riuscita a vincere finora la concorrenza del carbone tedesco in una zona di territorio che si estende fino a Milano, mentre che Como si provvede di carbone in Germania.

Le strade ferrate svizzere hanno fatto il possibile per agevolare quel commercio, portando la tariffa di trasporto del carbone a cent. 2 3[4 la tonnellata per chilometro, e più oltre non potrebbero andare senza perdita.

L' unico mezzo di lottare coll' Inghilterra sarebbe, per la Germania, quello di aprire un canale fino a Basilea sul

quale il carbone verrebbe trasportato dalle miniere, per poi traversare la Svizzera in ferrovia. Ma forse il Governo germanico non ha interesse a facilitare troppo le spedizioni su questa linea, per timore che l'importazione delle Indie per il porto di Genova danneggi il traffico dei porti tedeschi.

Nel detto rapporto si contengono inoltre i seguenti dati sul commercio fra la Germania e l'Italia per la via del Gottardo.

PRODOTTI	ANNI			
	1882	1883	1884	1885
Importazione dalla Germania in Italia.				
Carbone . . . . . . vagoni	3102	7808	9561	9864
Ferro . . . . id.	2222	10169	8823	8327
Esportazione in Germania di alcuni articoli dall'Italia.				
Grano . . . . vagoni	167	120	93	119
Cotone . . . . id.	130	498	478	287
Lana . . . . id.	48	70	59	3
Canape . . . . id.	130	279	283	271
Uova e derrate . . . . id.	520	1571	1621	1334
Olio . . . . id.	41	273	150	126

Si deplora che il porto di Genova non sia ancora divenuto, come la sua posizione gli darebbe diritto, lo scalo per il transito dei prodotti che dall'India vengono spediti in Isvizzera per il consumo. Finora i numerosi prodotti d'ogni genere, di provenienza indiana, che si consumano in Isvizzera, vengono dai porti di Marsiglia, Trieste ed Anversa, mentre la linea Genova-Gottardo sarebbe la più diretta di tutte.

IN DIFESA DELLO SPLUGA

In relazione al cenno riferito nel precedente numero del *Monitore*, pubblichiamo la promessa memoria dell'egregio ing. Guido Parravicini col titolo sopra enunciato:

L'ing. Vanossi ha fatto stampare un'intero opuscolo in risposta al mio breve articolo inserito sul *Monitore delle Strade Ferrate*, col quale combatteva il suo nuovo progetto di una ferrovia da Chiavenna a Coira sottopassando il monte Settimo. Siccome però l'autore ha comunicato il suo lavoro soltanto a speciali persone o corpi morali, e non all'avversario, mi fu impossibile ribattere prima d'ora gli argomenti che mi contrappone.

Francamente però non avrei forse annoiato il pubblico con un nuovo scritto in argomento per oppugnare ragioni, nessuna delle quali è seria, ma mi son trovato costretto a riprendere la penna pel danno che la diversione dirò dell'ing. Vanossi crea nella lotta, che sempre si cerca tener viva per lo Spluga, e ciò non per il merito della proposta Vanossi, ai miei occhi affatto tecnicamente nulla, ma per gli interessi locali e generali ostili, i quali ben volontieri se ne impossessano, e ne fanno uso come di ogni arma a loro opportuna, anche se debole. Della parte anti-italiana ed anti-valtellinese, che faceva l'ing. Vanossi coll'ostinata sua preferenza al Settimo, ho cercato metterlo in guardia nel mio primo scritto, ma vedo indarno, per cui mi corre obbligo di combatterlo. Ciò faccio a viso aperto, con quegli argomenti, che credo migliori, dirigendoli più che a lui al pubblico, giacchè, quanto a lui, che mi taccia *di mala fede* nelle pagine di un opuscolo studiatamente tenutomi nascosto, io non so se sarebbe decoroso rispondere.

Poichè l'ing. Vanossi vuol risuscitare il valico del Settimo, sono costretto a richiamare qui la deliberazione della nota Commissione del 1865, negli Atti della quale a pagina 36, dopo una ben motivata esposizione dove si confrontavano i progetti alti e bassi dello Spluga e del Settimo, si legge:

« Se si considera... che le spese di costruzione e di esercizio sarebbero pure maggiori, che per la linea dello Spluga, è duopo persuadersi ch'essa (*quella del Settimo)* non può essere ragionevolmente preferita a quelle che sono state proposte pel valico dello Spluga, le quali, come ora andiamo a dimostrare, *senza incontrare in complesso maggiori difficoltà tecniche,* offrono il grande vantaggio di un più breve sviluppo e di una minor elevazione del punto culminante. E la Commissione esprime con tanta maggior sicurezza questa sua opinione, in quanto che essa trovasi pienamente conforme a quella della Commissione del 1860, ed al parere espresso dagli stessi ingegneri Vanotti ed Antonini ».

La esposta deliberazione seppelliva definitivamente ogni progetto di ferrovia ordinaria attraverso al Settimo, ed è perciò che, io pur oppugnando il nuovo progetto Vanossi, non mi diedi cura di estendermi molto, nè di approfondire l'esame di un tracciato già condannato da due commissioni autorevolissime, e dai più competenti ingegneri, che lo hanno studiato dettagliatamente ed attentamente. Rilevai soltanto i punti principali, ove più grandi apparivano i difetti della nuova proposta.

Cosa fa ora l'ing. Vanossi per esaltare l'idea da lui generata fin dal 1860, e che non si è ancor voluto persuadere essere un aborto? Progettata una linea impossibile al Settimo, la dichiara facilissima da eseguirsi, e poi la confronta con altra da lui raffazzonata per lo Spluga, e che pone nelle peggiori condizioni di esercizio, per ricavarne a danno di quest'ultima risultanze affatto insostenibili, e perfino una maggior lunghezza in confronto alla sua prediletta. Con questo processo poco logico, si comprende come arrivi all'assurdo, che la linea più alta e tortuosa del Settimo abbia ad essere più corta della più bassa e retta dello Spluga.

Per dimostrare invece come la superiorità di quest'ultimo si mantenga sempre anche per tracciati bassi, a lunghissimo tunnel, pur ritenendo per nulla conveniente la sua pratica adozione, per intenti soltanto di confronto, ho studiato io pure per lo Spluga sommariamente un tracciato a tunnel lungo, non rettilineo, e un gran pozzo di sussidio alla perforazione, coincidendo con idea espressa dallo stesso ing. Vanossi nel suo ultimo opuscolo, e ne ottenni i risultati seguenti:

Partendo dalla stazione di Chiavenna si risalirebbe la Valle Bregaglia fin presso Castasegna con pendenze del 25 per mille allo scoperto, e del 22 in galleria, natural-

mente ricorrendo a due elicoidali per allungare lo sviluppo; di là si ripiegherebbe verso Dalò e risalendo la valle del Liro al di là di Campodolcino, si entrerebbe in galleria alla quota 1060. Il gran tunnel dall'imbocco si dirigerebbe al pianetto di Cavrida in valle di Arezzeor con pendenza del 2 per mille, e, raggiunto il punto culminante alla quota 1089,90, scenderebbe con pendenza del 14,73 per mille a Baremburg, ove avrebbe luogo lo sbocco nord alla quota 980. Il tunnel avrebbe la lunghezza complessiva di Chilometri 22,350, ed il pozzo la profondità di Mt. 340,10, essendo Cavrida a m. 1430 sul mare. Da Baremburg si scenderebbe a Thusis con pendenza massima del 22 per mille.

Istituendo un confronto fra gli elementi principali di questo progetto, dirò di combattimento, studiato per lo Spluga e l'ultimo Vanossi, ho compilato la seguente tabella:

		Allo Spluga	Al Settimo	Differenza
Da Chiavenna all'imbocco sud del tunnel	Chm	33.000	34.000	1.000
Tunnel di sommità . . .	»	22.350	26 350	4.000
Dallo sbocco nord del tunnel a Coira	»	35.720	41.164	5.444
Lunghezza complessiva .	»	91.070 —	101.514.—	10.444.—
Altezza del punto culminante	Metri	1.089.90	1 292.50	202.60
Profondità del pozzo centrale. . . . !	»	340.10	428.—	87.90
Altitudine della bocca del pozzo	»	1.430.—	1.720.—	290.—
Pendenze medie rampa sud	»	22.15 0/00	22.38 0/00	0.23 0/00
» » » nord	»	18.88 0/00	21.19 0/00	2.31 0/00

Dal che si vede che tutte le condizioni del progetto sono sempre più favorevoli allo Spluga che al Settimo, anche per i tracciati bassissimi, e ciò è perfettamente ovvio qualora si consideri che il primo monte è meno elevato, e sulla via diretta fra Chiavenna e Coira. Non v'è quindi artificio al mondo che possa abbassare le montagne o rendere la linea curva più breve della retta fra i medesimi due punti.

Messo così il confronto a condizioni uguali, sfido l'ingegnere Vanossi a trovare uno *sviluppo virtuale* più lungo allo Spluga che al Settimo, ed allora rimane un solo dei punti ove crede appoggiarsi, quello della pretesa maggior facilità di esecuzione del suo progetto nelle rampe d'accesso.

Per distruggere la citata asserzione non avrei che da richiamarmi alla deliberazione suaccennata della Commissione del 1865, che espressamente dice *senza incontrare in complesso maggiori diffficoltà tecniche*, ma ho voluto esaminare in dettaglio ciascun tronco, e rilevai avere la linea del Septimer difficile il tratto dal Chm. 18 al 29 del progetto Vanotti del 1865, ove forma il girone di Latano, e l'altro dal 90 al 106 pel passaggio del Seyn, in complesso 27 chilometri. La linea dello Spluga invece avrebbe difficile il tratto dal Chm. 26 al 47, e dall'83 all'89 sempre attenendosi al progetto Vanotti, il quale si può migliorare introducendo le elicoidali in allora non ancora usate. In complesso sono quindi 27 chilometri difficili così per una che per l'altra strada. Ma al Settimo si avranno 6 chilometri in più di rampe, il che costituisce anche dal lato spesa un sensibilissimo accrescimento ed una maggior difficoltà.

Ora che ho portato la questione sul suo vero terreno, cioè confrontato progetti in condizioni simili, mi pare aver distrutte tutte le superiorità, che l'ing. Vanossi seppe trovare al suo, prendendo per l'avversario quanto eravi di meno favorevole; però stante l'importanza dell'argomento voglio muovere altri appunti a quanto è asserito nel suo opuscolo.

Non mi soffermerò a far rilevare quanto sia puerile il voler contrastarmi che il Settimo non sia tutto sul territorio Svizzero.

Essendo un fatto materiale e positivo che da Castasegna in su la Valle Bregaglia è territorio Svizzero, ne viene che su di esso sta il gran tunnel e la maggior parte delle due rampe, vale a dire più di quanto è sufficiente perchè la Svizzera ne sia padrona assoluta, quindi è sul suo territorio.

Entrando nel corpo della questione ripeto e mantengo che un tunnel di 26 350 metri, da eseguirsi in gran parte a mezzo di un pozzo profondo 428 metri, è opera, se non tecnicamente, certamente economicamente ineseguebile, e ciò spiega come abbia detto più sopra che il progetto studiato da me allo Spluga a tunnel basso, non lo fu che a scopo di confronto.

La ragione prima per la quale lo credo ineseguibile, è per la ingente massa di forza che occorrerebbe per le due fronti d'attacco nel pozzo di Stalvedro. L'ing. Vanossi istituisce un lungo calcolo, che qui non è possibile confutare, ma i cui risultati non corrispondono per nulla alla pratica, giacchè limita a cavalli vapore 367 la forza necessaria per le dette due fronti, compreso il sollevamento dei materiali e dell'acqua di filtrazione; si sa invece che all'Arlberg all'imbocco di S. Antonio 400 cavalli furono trovati insufficienti e si portarono a 1700 in estate, che si riducevano alla metà circa in inverno Allo sbocco di Langen 700 cavalli si trovarono troppo pochi, e si sussidiarono con una macchina a vapore di 100 cavalli. Al Gottardo si avevano 1500 cavalli a Goschenen, e ad Airolo si trovò utile accrescerli fino a 1800; ciò in estate, in inverno riducendosi queste forze alla metà circa. Ma nei trafori eseguiti si operava dalle bocche, ove scendeva con poco sforzo il materiale proveniente dalla perforazione, e defluiva per pura gravità l'acqua d'infiltrazione. Quest'ultima, riconosciuta dai pratici come una delle maggiori difficoltà di costruzione di una galleria, era al Cenisio del volume di 6 a 7 litri al secondo, al Gottardo di 15 a 20 a Goschenen, di 300 ad Airolo. Al Settimo il terreno è simile a quello del Gottardo, quanto a composizione generale geologica; si avrebbe però il grande guaio, che in più punti il tunnel sarebbe situato sotto valle, vale a dire dove le filtrazioni sono ordinariamente copiosissime.

Questo pericolo delle filtrazioni fu già additato fin dal 1864 dal professore Omboni nel suo studio geologico pel Settimo. È dunque da temersi che acqua se ne avrà in certa copia; speriamo però non raggiunga la massa che si aveva ad Airolo, giacchè in allora ci vorrebbero oltre a 2400 cavalli effettivi per la sola estrazione dell'acqua. Tenendo calcolo pertanto e, di questo probabile grandissimo consumo di forza, nonchè dell'estrazione dei materiali di escavo, la forza preventivata dall'ing Vanossi nella misura di un quarto di quello che si verificò necessaria ai trafori già eseguiti, risulta più che insufficiente.

Che del progettato tunnel non si siano giustamente apprezzate le difficoltà, vengo indotto a credere dalla traccia adottata in più punti sottovalle, anzi vicino al talweg, mentre si sa, ed oltre che il caso notissimo di Andermatt, fanno fede le gallerie dei Giovi e quella minore di Monte Olimpino, per non citare altre, che le gallerie sottovalle sono di esecuzione molto difficile, appunto per le infiltrazioni e la quasi certezza vi si incontrino terreni di sedimento od alluvionali niente solidi, ove le pressioni raggiungono potenza enorme.

Si aggiunge ad accrescere le difficoltà la lunghezza del tunnel, quasi doppia di quelli fino ad ora eseguiti. Ne valgono gli esempi che si citano in appoggio, giacchè il solo tunnel del Sempione fu progettato di 20 chilometri, da eseguirsi però dalle bocche, ma ora fu dai tecnici competentissimi sostituito da altro più alto di soli 16. I tunnels di miniera sono in circostanze tutto affatto dissimili, e quello da Craton a Nuova-York si fa con pozzi poco profondi, e per un acquedotto. Il tunnel sotto la Manica si dovrebbe eseguire in marne così tenere da permettere l'escavazione per trapanamento a macchina, ma impermeabili nello stesso tempo alle acque, per cui il lavoro riescì alle prove straordinariamente facile. L'importanza poi delle comunicazioni fra la Francia e l'Inghilterra permetterebbero in ogni caso di correre qualche rischio di spesa maggiore dei preventivi, per cui in complesso anche esso non può invocarsi in appoggio del progetto del Settimo.

Questo è una vera follia tecnica, un' ardimento senza esempio e senza giustificazione cioè: L'ardimento dell'opera oltre che dalla lunghezza è dimostrato da quanto abbiamo detto delle difficoltà di esecuzione per la ingente forza necessaria, pel pericolo delle acque di infiltrazione e la incertezza dei terreni da attraversarsi. La mancanza di giustificazione sta nella possibilità di fare non solo altrettanto, ma assai meglio, purchè si abbandoni il troppo prediletto Settimo e si accetti lo Spluga, ove, ripeto, così stando alti che bassi, è possibile tracciare una ferrovia meno elevata, più corta e più economica che al Settimo fra i due veri obbiettivi del valico alpino orientale, Chiavenna e Coira.

L'unica ragione addotta in appoggio del passo più orientale sta nella possibilità di servirsi del primo tratto di essa per salire in Engadina e di là scendere a Landek. Ma qualora si risalga nella Bregaglia fino a Castasegna, anche per lo Spluga, cosa opportuna per tenere la ferrovia sul fondo delle valli, quanto possibile, la tratta utilizzabile si ridurrebbe a Chm. 11, quanti ne corrono fra Castasegna e Vicosoprano. Siccome però la linea del Septimer è più lunga di quella dello Spluga di m. 10,444, pur volendo prendere il contrastato tracciato basso, ne viene che anche questo risparmio sarebbe compiutamente eliso, anzi sorpassato, per la considerazione che dei citati 10,444 metri, 4000 sono in aumento del gran tunnel, vale a dire di una difficoltà e costo assai difficilmente valutabili.

Il voler poi, come opina l'ing. Vanossi, far servire la linea alpina a due scopi, non è altro che ripetere gli errori fatti col divergere la Milano-Como su Monza, la Milano-Varese su Gallarate, la Milano-Brescia su Bergamo, la Torino Saluzzo su Savigliano, la Roma-Napoli su Velletri e Capua, errori tutti che si sono corretti rettificando i tracciati e duplicando le linee, con una spesa di cui pur troppo non è ancora saldato l'intero conto.

Da quanto è detto ne viene, che per favorire soltanto il movimento da Coira all'Engadina si dovrebbe allungare la via, e salire a maggior altezza con tutta la massa dei trasporti, che dall'Italia andrebbero al Lago di Costanza, togliendo al passo orientale il mezzo di lottare con vantaggio al passo centrale svizzero già esistente, annullando cioè uno dei principali scopi pel quale lo si vuol costrutto, la principal ragione per la quale l'Italia si indurrà a prestarvi il suo concorso. A questi bei risultati si giungerebbe con sacrifici assai maggiori, anzi, allo stato presente della scienza, assai difficilmente calcolabili, come sempre avviene per opere non aventi precedenti, e che di tanto sorpassano le già eseguite. Il costo dei lavori coll'accrescere la mole delle opere è notorio che poi si aumenta in ragione ben superiore alla aritmetica della mole medesima.

Senza motivo serio pertanto si viene ad impegnarsi in una vera avventura così dal lato costruttivo che economico; nè siamo punto sicuri nemmeno del risultato dell'enorme tunnel di 26.350 metri rispetto all'esercizio. La questione della ventilazione è gravissima, ed al Cenisio, ove da una parte la pendenza è del 22 per mille per sei chilometri circa, e dall'altra solo del 0.50 per altrettanti, si ebbero casi di asfissiamento dei macchinisti, quantunque siano mantenuti in azione gli apparecchi meccanici di ventilazione. Notisi che lo squilibrio nelle pressioni atmosferiche fra i due imbocchi è grandissimo, causa l'interposto diaframma del Freyus, e la differenza di elevazione. È da considerarsi pure, che il punto più alto della galleria è inferiore al livello della volta allo sbocco, per cui i gas leggeri trovano sempre una uscita. Al Settimo invece si dovrebbe risalire dalle due parti col 15 o coll'8 per mille sopra una lunghezza di oltre 13 chilometri per parte, e la ingente massa di prodotti gasosi, sviluppantisi dalle macchine in questa lunga e faticosa trazione, dovrebbe sortire tutta per un pozzo profondo 428 metri. Basterebbe pertanto uno squilibrio nello stato atmosferico, quale è noto verificarsi in momenti di procella, per far correre serî pericoli al personale e forse ai viaggiatori. Dell'efficacia dei pozzi si hanno precedenti poco rassicuranti nella galleria della Porretta, ove pur si trattava di un tunnel di soli 3600 metri, ed i pozzi erano tre e poco profondi. Non pertanto le condizioni dell'esercizio erano così cattive e gli accidenti ai macchinisti così gravi, che tre anni sono si dovette spendere oltre ad un milione per aprire la galleria in diversi punti, creandovi delle vaste camere di aereamento spinte fino alla superficie libera del suolo. La galleria dei Giovi, pure di soli 3500 metri e con moltissimi pozzi, non è scevra di inconvenienti del genere in discorso.

Ventisei chilometri poi di ferrovia con pendenza sentita senza una stazione intermedia non ci è esempio siano stati attuati, e sarebbe seriamente a considerarsi se anche dal lato solo dell'esercizio essi non possano presentare difficoltà gravissime indipendentemente della ventilazione. Certo poi ridurranno di molto la potenzialità della linea.

Gettarci adunque in una avventura, sicuramente costosa, ed incerta d'esito, senza alcuna ragione tranne quella di far piacere agli Engadinesi, a me pare cosa stolta, e che non rifinirò mai di combattere, sperando che nei tecnici imparziali e negli Italiani veramente illuminati, non mancherò di appoggio.

Milano, 1° dicembre 1886.

Ing. Guido Paravicini.

Informazioni Particolari DEL MONITORE

Il Comitato di Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo ha, nell'ultima sua seduta del 29 scorso mese, approvato lo schema di un contratto, da stipularsi col Governo, per la costruzione a prezzo fatto della linea Cuneo-Saluzzo.

La lunghezza complessiva della linea da costruirsi

è di chil. 31,521 e il prezzo dell'appalto sarebbe fissato in L. 5,600,000, esclusa la provvista delle rotaie, del materiale mobile, del mobilio, delle scorte e degli attrezzi di prima dotazione, nonchè i lavori di sistemazione ed ampliamento che occorreranno nell'attuale stazione di Cuneo. Al suddetto prezzo verrebbe aggiunto, qualora la Società fosse richiesta di fornire le rotaie, un compenso di L. 200 per tonnellata. Il termine pel compimento dei lavori è fissato in tre anni dalla data del verbale di consegna.

Il Comitato autorizzò anche, in massima, la stipulazione di una nuova convenzione colla Ditta Carlo Raggio, in sostituzione e proroga di quella ora vigente, per fornitura di mattonelle a Novi.

Approvò molti contratti, fra cui notiamo i seguenti:

Colla Ditta Bossi Cesare di Milano per la costruzione del nuovo deposito di locomotive presso Sampierdarena; importo L. 632,800;

Colla Ditta Boggio Isidoro di Torino per impianto binarî ed altre opere nelle nuove officine di Torino P. N.; importo L. 28,000;

Colla Ditta Rambaldini Carlo per rialzamento di livelletta in un tratto della linea Taranto-Reggio; importo L. 110,000;

Colla Società John Cockerill di Seraing per fornitura d'acciaio da molle: importo L. 23,100;

Colla Ditta Fratelli Pozzo di Torino per fornitura di biglietti varî di viaggio;

Colla Ditta Miani. Venturi e C. di Milano per caldaie da locomotiva; importo L. 48,616;

Colle Ditte Miani, Venturi e C., Süffert e C. e Società Anonima Ausiliaria di Torino per meccanismi diversi destinati alle nuove linee Sicignano-Sala e Agropoli-Vallo.

><

Ci informano che la Società Mediterranea si è in questi giorni accordata colla Ditta Cirio per continuare il nolo dei 1000 carri forniti dalla Ditta stessa, che già da tempo si trovano in circolazione sulla Rete, e che avrebbero dovuto essere resi alla fine del 1886.

><

Ci consta che l'Ispettorato Generale delle S. F. ha fatto invito alle Società esercenti le reti Mediterranea e Adriatica perchè d'accordo studino un progetto di massima per una ferrovia di circonvallazione a Roma, che serva anche di collegamento tra la stazione di Trastevere e quella che più tardi dovrà costruirsi ai Prati di Castello per la linea complementare Roma-Viterbo.

><

Ci informano che nei giorni 20 e 21 dello scorso dicembre ebbero luogo, con esito soddisfacente, le prove dei ponti metallici sui tronchi Auletta-Polla-Teggiano, della linea Sicignano-Castrocucco, forniti dalle imprese assuntrici dei lavori pei tronchi stessi.

><

La Direzione Generale delle S. F. del Mediterraneo ha rassegnato al Ministero il progetto completo pel raddoppiamento di binario sulla tratta Presenzano-Riardo della direttissima Roma-Napoli colla proposta di assumere i lavori a prezzo fatto.

La lunghezza del tronco sarebbe di m.l. 15,707.35, ma va dedotta la tratta in corrispondenza della stazione di Cajanello, il cui riordino ed ampliamento forma oggetto di separato appalto, per cui la lunghezza effettiva del raddoppio viene ridotta a m.l. 15,055.85.

><

L'Ispettorato Generale ha approvato i contratti stipulati colle Ditte Luigi De Cavi e Domenico Mangani per lavori inerenti alla formazione del piazzale della nuova stazione di Trastevere.

><

È stata parimenti autorizzata la spesa di L. 624,000 pel raddoppiamento di binario sulla tratta Roma San Paolo-Ponte Galera della linea Roma-Pisa.

><

Sappiamo che la Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Roma a Sulmona venne incaricata dal R. Ispettorato generale delle Strade ferrate di studiare, d'accordo col Servizio delle costruzioni per la Rete Mediterranea, se non fosse stato possibile di introdurre qualche variante al progetto di rettifica del tronco da Riardo a Pignattaro della direttissima Roma-Napoli, onde meglio risponda allo scopo pel quale dovrebbe essere eseguito.

Soddisfacendo all'incarico affidatole, la predetta Direzione, dopo accurati studi, ha riconosciuto che due varianti si possono introdurre nel detto tronco, una planimetrica e l'altra altimetrica. La maggiore spesa che sarebbe per risultare dall'adozione di una o dell'altra di dette varianti, rileverebbe a L. 3,280,000 per la prima; ed a L. 670,000 per la seconda.

><

Abbiamo da Cuneo che gli studî planimetrici della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, nel tratto da Ventimiglia a Triora proseguono regolarmente e saranno completamente ultimati verso la metà del correute gennaio.

I lavori di costruzione della linea predetta fra Cuneo e Limone hanno subìto un rallentamento sensibile in quanto che la rigidezza della stagione non permette che il lavoro di galleria ed il trasporto della ghiaia.

><

I lavori di costruzione del tronco da Orta a Casale Corte Cerro, della ferrovia Gozzano-Domodossola, in appalto alla Impresa Visconti, hanno, in generale, durante lo scorso mese di novembre, progredito con regolare alacrità. Al viadotto della Sassina furono ultimati i vôlti ed elevati i timpani fin quasi al piano di estradosso.

Il viadotto del Pescone trovasi quasi ultimato non mancando che m. 30 di cornicione e parte dei parapetti. Per l'armamento continuarono gli approvigionamenti con molta attività, sicchè il lavoro potrà progredire regolarmente.

Si è provveduto affinchè l'apertura all'esercizio di quel tronco di ferrovia non abbia a protrarsi oltre il marzo del corrente anno.

><

La Direzione tecnica governativa della ferrovia Roma-Sulmona, cui era affidato anche lo studio della linea Sparanise-Gaeta, ha ora esaurito questo incarico presentando i progetti definitivi del secondo e terzo tronco (Sessa Aurunca-Formia e Formia-Gaeta), della complessiva lunghezza di m. 36,240 e per la presunta spesa di L. 7,450,000.

Anche i detti progetti, come già quello del primo

tronco, vennero dall'Ispettorato Generale trasmessi alla Società Mediterranea perchè li esamini e faccia poi le sue proposte per l'assunzione dei lavori *à forfait.*

><

Per cura della provincia di Cosenza era stato già da varî anni compilato e messo a disposizione del Ministero dei lavori pubblici un progetto definitivo della linea Cosenza-Nocera Tirrena, secondo il quale la linea medesima sarebbe divisa in tre tronchi della lunghezza complessiva di kilom. 61.369 e dell'importo di lire 22.134,912. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritenne fin dal 1883 meritevole d'approvazione questo progetto.

Ora il predetto Ministero, nell'intento di affidare la costruzione di quella linea alla Società Mediterranea, già incaricata di completare i progetti definitivi dei tronchi non ancora appaltati della Reggio-Castrocucco, in cui la Cosenza-Nocera deve innestarsi, le ha comunicato il progetto di cui sopra, insieme ad alcune varianti posteriormente studiate, con invito di esaminarli e presentar poi le sue proposte d'esecuzione a prezzo fatto od a rimborso di spesa.

La vigilanza e il sindacato degli studî, che a questo intento sarà per intraprendere la Società, sono affidati alla Direzione tecnica governativa di Reggio-Calabria.

><

Sappiamo che in causa del forte ingombro di merci verificatosi in questi ultimi tempi nella stazione di Roma Termini, il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate ha autorizzato la Società per le Strade ferrate del Mediterraneo a dar mano ai lavori per l'impianto di un nuovo scarico a terra provvisorio nella località detta Monteverde in stazione di Trastevere.

A tal uopo la Direzione generale della Società stessa ha già rassegnato d'urgenza al R. Ispettorato il progetto corredato dal preventivo della spesa occorrente a tale impianto.

><

Con decreto del 22 scorso dicembre fu autorizzata la spesa di L. 12,500 pel compimento dei lavori occorrenti alle opere di difesa al torrente Gennarito fra i km. 139 + 630 e 140 + 486 della linea Taranto-Reggio.

><

Con altro decreto pari data fu approvata la spesa di L. 137,487 pel riscatto dell'impianto dell'illuminazione elettrica in stazione di Roma, eseguito dalla Società Anglo-Romana per l'illuminazione a gaz.

><

In base agli atti della gara tenutasi presso la Direzione generale della Rete Mediterranea, l'Ispettorato governativo approvò l'aggiudicazione dell'appalto pei lavori di costruzione in terra e muratura della seconda tratta della linea di circonvallazione a Milano, alla Ditta Giovanni Maria Bistoletti, che riuscì la miglior offerente col ribasso del 25.16 per cento sui prezzi di tariffa.

Contemporaneamente autorizzò le spese di L, 570.000 e L. 40,000, rispettivamente necessarie per la costruzione delle opere in terra e muratura del suddetto tronco e per la fornitura e posizione in opera della impalcatura metallica pel sottopassaggio della strada Vigentina.

><

In data 24 dicembre è stata aperta la gara pei lavori di riduzione della rimessa carrozze in stazione di Spezia ad uso dormitorio del personale viaggiante.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con lievi modificazioni nel capitolato, ha ritenuto che possa essere approvato l'appalto a trattativa privata stipulato dal Ministero dei lavori pubblici con la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per la fornitura di 150 mila tonnellate di rotaie durante un quadriennio, a decorrere dal 1.° gennaio 1887, per lo armamento delle ferrovie complementari al prezzo di L. 169 per ogni tonnellata, franco in vagone nella stazione di Terni.

Il Consiglio stesso ha poi ritenuto che per tale fornitura e per le relative spese di trasporto e sorveglianza possa essere autorizzata la spesa totale di L. 28,000,350.

><

Lo stesso Consiglio ha inoltre dichiarato meritevoli dell'approvazione ministeriale:

a) l'atto di sottomissione dell'Impresa del Vecchio per l'armamento del tronco Borgo S. Dalmazzo-Robilante nella ferrovia Cuneo-Ventimiglia;

b) il collaudo dell'Impresa Valentini pei lavori di armamento del tronco Montagnana-Monselice, della ferrovia Legnago-Monselice;

c) collaudo dell'Impresa Isola per la costruzione del tronco Vercelli-Robbio nella ferrovia Vercelli-Pavia;

d) risoluzione delle vertenze colla Impresa Comboni e Feltrinelli pei lavori del tronco Polla-Teggiano, nella ferrovia Sicignano-Castrocucco.

><

Ci informano da Firenze che la Società delle Ferrovie Meridionali ha aderito alla riunione progettata dal Ministero dei lavori pubblici fra i rappresentanti delle Amministrazioni interessate, allo scopo di stabilire, tenuto conto delle esigenze militari e dei bisogni del servizio ferroviario, a quale numero possano limitarsi le vetture a corridoio longitudinale, adatte in tempo di guerra al trasporto degli ammalati e dei feriti.

><

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale delle ferrovie la relazione che i signori cav. avv. G. Gola e cav. Perucca, nelle loro qualità di delegati da quella Amministrazione ad assistere i signori Rappresentanti del Governo, hanno compilata relativamente ai lavori ed ai risultati della conferenza che nello scorso luglio fu tenuta in Berna per concretare, coi rappresentanti dei Governi e delle Amministrazioni ferroviarie estere, il progetto definitivo della Convenzione internazionale in materia di trasporti di merci sulle strade ferrate, che era stata elaborata nelle precedenti conferenze del 1878 e del 1881.

Sappiamo che la relazione stessa conclude coll'esprimere l'avviso che il progetto definitivo della convenzione sia meritevole di approvazione.

><

Il presidente della Commissione internazionale dei Congressi di strade ferrate residente a Bruxelles, allo scopo di tenere al corrente S. E. il Ministro dei la-

vori pubblici delle operazioni della Commissione stessa, gli ha rimesso un esemplare dello schema di progetto delle questioni da sottomettere alle deliberazioni del nuovo Congresso che avrà luogo in Milano nel settembre del corr. anno. Tale schema venne pur rimesso a ciascuna delle Amministrazioni di strade ferrate che hanno aderito al Congresso medesimo, con preghiera di far conoscere, sotto forma di emendamenti, le modificazioni che vi potrebbero essere apportate, tenuto conto, ben inteso, della necessità di non sovracaricare di lavoro il Congresso.

L' opera della Commissione internazionale di che trattasi, ha trovato una grande simpatia nel mondo ferroviario, ed in effetto essa ha già raccolto l'adesione di più che cento fra Governi ed Amministrazioni ferroviarie.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi la proposta di modificazioni da introdursi nel progetto già approvato per la sistemazione delle comunicazioni dei fondi attraversati dal tronco di ferrovia da Palermo a Bagheria, della linea Palermo-Porto Empedocle.

><

Ci informano da Reggio di Calabria che quella Camera di commercio ed arti, visto che nel Consiglio delle tariffe è rimasta sospesa, per nuovi studî, la importante questione del trasporto degli agrumi meridionali, ha indirizzata una sua lettera al Ministero di agricoltura, industria e commercio colla quale chiede nuovi ribassi nei detti trasporti, oltre quelli consentiti dalle recenti Convenzioni stabilite fra i commercianti di quelle località ed i delegati delle Amministrazioni ferroviarie, e domanda inoltre una tariffa locale che permetta di trasportare gli agrumi calabresi a Napoli.

><

Ci viene assicurato che sono in corso trattative fra il R. Ispettorato delle Strade ferrate e la Impresa Bianchi, costruttrice del tronco da Messina a Saponara, nello scopo di concretare un atto di sottomissione che, tacitando tutte le vertenze sollevate dalla Impresa stessa, la metterebbe in condizione di assumere impegno formale di dar compiuti i lavori del tronco prima dello scadere del corrente anno. L'opera più in ritardo lungo il tronco stesso sarebbe la grande galleria Peloritana, per la quale al 15 dello scorso mese restava tuttora da scavare un nucleo di m. 1965.

Ora però che i cantieri meccanici sono al completo e che le perforatrici trovansi in buono stato di funzionamento, per ottenere che la galleria fosse compiuta per l'epoca preaccennata basterebbe in ciascuno dei due imbocchi scavare giornalmente m. 3.22; media questa che presentemente si è già oltrepassata.

><

Sappiamo che il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Firenze ha dato parere favorevole sulla proposta presentata dalla Società esercente la ferrovia da Poggibonsi a Colle Val d'Elsa per modificazioni alle proprie tariffe pei trasporti a piccola velocità e per quelli dei viaggiatori. Colle modificazioni presentate alla approvazione governativa, la Società si ripromette un sensibile aumento di traffico, imperocchè con esso oltre al rendere più vantaggiose al commercio le tariffe di che trattasi, notevole miglioramento, o meglio completamento, viene apportato ai trasporti a grande velocità in servizio comulativo colle altre ferrovie.

><

Sull' avanzamento dei lavori di costruzione della galleria di comunicazione fra le calate del Porto di Genova e la ferrovia Ligure di Levante, detta galleria di San Tomaso, durante il mese di novembre p. p., riceviamo le seguenti informazioni:

In detto mese si è lavorato dal pozzo Doria e dalla finestra Lagaccio, come pure dai due attacchi alla finestra Albergo dei Poveri, negli scavi di avanzata, di allargamento in calotta, dello strozzo e dei piedritti, nonchè nelle murature della calotta e dei piedritti.

Il volume degli scavi eseguiti nel detto mese di novembre fu di m. c. 1405 e quello delle murature di m. c. 306.00.

La situazione al 1° dicembre ora scorso si riassume come segue:

1.° *Scavi:*

avanzamento	piccola sezione	m. 636.70
	ingrandimento in calotta .	» 479.22
	sezione completa	» 101.25
volume		m. c. 11.117

2.° *Murature:*

avanzamento	calotta	m. 420.72
	piedritti . . . ; . . .	» 88.90
volume		m. c. 2730
3.° *Galleria completa*		m. 88.90

L' avanzata giornaliera in novembre fu all' attacco dal pozzo Doria di m. l. 0.733; dai due attacchi alla finestra dell' Albergo dei Poveri verso Brignole m. l. 0.613; verso Principe m. 0.333; quindi l'avanzata media giornaliera m. l. 0.626.

Gli avanzamenti complessivi delle singole fasi del lavoro, esclusa l'avanzata, risultano nel mese di novembre p. p. come segue:

Allargamento della calotta	m. 48.17
Escavo dello strozzo	» 45.75
Escavo piedritti	» 23.61
Muratura calotta , ...	» 51.97
Muratura piedritti	» 18.10

><

La Commissione per la ricognizione, valutazione e consegna degli approvigionamenti della Rete Sicula, si riunirà a Palermo il giorno 22 gennaio corr. per procedere alla ricognizione, valutazione e consegna degli assi montati di scorta, in deposito al 30 giugno 1885 presso le officine del Servizio materiale e trazione della Rete.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha ritenute ammissibili le modificazioni proposte per la concessione n. IV relativa al trasporto delle piante, strumenti, macchine e bestiame in servizio dell'agricoltura. Tali modificazioni si riassumono come segue: 1. Ammissione delle macchine idrovore per bonifica al godimento della concessione: 2. applicazione della tassa di disinfezione pel trasporto dei bestiami, col mezzo ordinario della piccola velocità accellerata, assegnato a questa sorta di merci; 3. aggiunta dell'intero pagamento per la traversata dello stretto di Messina.

Sappiamo che il Ministero predetto ha manifestato il desiderio che venga sostanzialmente modificato il punto che si riferisce al modo di pagamento delle disposizioni di macchine e strumenti di proprietà dello Stato, che dalle stazioni o depositi agrarî vengono inviati agli istituti od ai privati per esperimenti, nel senso che le spedizioni medesime, anzicchè in porto affrancato, si facciano in porto assegnato.

><

Modificata nel senso indicato dal R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, la Società delle Ferrovie Meridionali ha presentata per l'approvazione governativa, la proposta per l'acquisto di meccanismi fissi occorrenti sulla rete Adriatica per l'esercizio 1.o luglio 1886-30 giugno 1887. La Società stessa, in vista dell'urgenza di provvedere i meccanismi in discorso, ha interessato il R. Ispettorato a sollecitare la relativa approvazione, autorizzando intanto l'apertura delle gare per i lotti seguenti:

a: Deviatoi n. 2 tipo ex Alta Italia;
2.o *lotto* — ferramenta accessorie per n. 200 deviatoi tangente 0.10:
6.o *lotto* — cuori capovolgibili di acciaio tangente 0.10 per 200 deviatoi;
8.o *lotto* — barre d' acciaio per aghi.
b: Piattaforme:
3.o *lotto* — n. 30 piattaforme girevoli del diametro di metri 5.50;
4.o *lotto* — n. 30 piattaforme girevoli del diametro di metri 4.50.
c: Segnali a disco:
1.o *lotto* — n. 15 segnali a disco girevole.

><

Siamo informati che la prova a caldo della macchina del piroscafo *San Marco* riuscì soddisfacente durante la corsa da Peschiera a Salò e viceversa e che, ultimati alcuni lavori di verniciatura, il piroscafo suddetto sarà rimesso in servizio fra pochi giorni.

><

Col 1.° gennaio 1887 la corrispondenza pel servizio diretto viaggiatori e bagagli fra le stazioni della Rete Mediterranea e la Germania per la via Gottardo rimane definitivamente stabilita in base ad apposito quadro.

I prezzi complessivi dei biglietti e le tasse da applicarsi pel trasporto dei bagagli, sono indicati nella relativa tariffa (1.° gennaio 1887), la quale è diramata alle stazioni ed ai Servizi interessati della rete suddetta.

><

Le Ferrovie estere corrispondenti colle italiane, avendo denunciate pel 31 dicembre le tariffe speciali pei trasporti a grande velocità ed a vagone completo di derrate alimentari, in servizio diretto italo-germanico ed italo-belga-olandese-inglese, via Gottardo, via Brennero e via Pontebba, attivate il 15 febbraio 1884, a cominciare dal 1.° gennaio 1887, cessano d' essere applicabili tutti i prezzi portati dalle tariffe stesse.

Le spedizioni di derrate alimentari, a vagone completo, eseguite in servizio diretto per la Germania dal 1.° gennaio in avanti, e fino a nuovo avviso, sono pertanto tassate per l'intiero percorso, coi prezzi delle tariffe generali o speciali che rimangono ancora in vigore pei trasporti a grande od a piccola velocità; mentre invece le spedizioni dirette al Belgio, all' Olanda ed all' Inghilterra, le quali colla soppressione delle suddette tariffe del 15 febbraio 1884 non possono più aver luogo in servizio diretto, dovranno eseguirsi in servizio interno o cumulativo italiano con appoggio ai punti di confine di Chiasso, Pino o Peri, per l' inoltro da ferrovia a ferrovia.

Tanto ai trasporti da ferrovia a ferrovia destinati alla Germania, quanto a quelli pel Belgio, l' Olanda e l' Inghilterra sarà inoltre applicabile per le percorrenze italiane la tariffa speciale n. 55 della piccola velocità accelerata.

><

Avendo il sig. cav. ing. Roberto Paganini, per ragioni di suo particolare interesse, chiesto di essere esonerato dalla carica di Direttore dell' Esercizio delle Ferrovie Sarde, il Consiglio d' Amministrazione della Compagnia Reale di dette Ferrovie, nell'adunanza del 10 dicembre u. s., mentre accettava le dimissioni del cav. Paganini, approvava la proposta della Direzione Generale di affidare l' *interim* della Direzione dell'Esercizio all' Ispettore Generale sig. cav. ing. Beniamino Besso.

A partire dal 20 dicembre e durante l'*interim*, spettano al signor cav. ing. Besso tutte le attribuzioni del Direttore dell' Esercizio, a termine delle vigenti istruzioni amministrative-contabili.

><

Tra gli affari sui quali il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole, notiamo i seguenti che possono maggiormente interessare i nostri lettori:

Progetto di una ferrovia pei Castelli Romani, Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano. (V. numero precedente del *Monitore*).

Id. d' appalto a trattativa privata per la provvista di rotaie per le ferrovie complementari di prima, seconda e terza categoria.

Id. di variante al primo tronco della ferrovia da Gravellona ad Intra, compresa fra Gravellona e Fondo Toce.

Progetti definitivi del primo tronco della linea Cagliari-Isili e dell' intera linea Monti Tempio.

a) Tipi normali in parte da riformarsi.

b) Approvato il progetto del primo tronco Cagliari-Isili.

c) Approvato il progetto Monti-Tempio da Monti al chilometro 26.

Progetti definitivi pel tronco fra Roccaravindola ed Isernia della ferrovia Caianello-Isernia.

Progetto di massima della ferrovia palazzo S. Gervasio-Forenza-Ripacandida.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Gozzano-Domodossola — Ieri 31 dicembre 1886 si è tenuto al Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Novara l'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Gozzano-Domodossola compreso fra Piedimulera e Domodossola in provincia di Novara, escluse le espropriazioni stabili e la provvista del ferro per l'armamento della via, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,910,000. I fatali scadono il 5 gennaio. Daremo in altro numero il risultato dell' aggiudicazione.

Ferrovia Persiceto-San Felice. — L'appalto per la fornitura dei meccanismi fissi e per l'armamento delle stazioni della ferrovia Persiceto-San Felice, nell'asta tenutasi presso la Prefettura di Bologna, fu aggiudicato alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova per la somma di L. 26,228.49.

Ferrovia Taranto-Brindisi. — Il 30 dicembre u. s. venne aperto all'esercizio il tronco Mesagne-Brindisi che completa l'intiera linea suddetta. Dal detto giorno le stazioni di Brindisi e Brindisi (porto) sono considerate comuni alle reti Mediterranea e Adriatica e quindi per tutti i trasporti da e per le stazioni medesime valgono le disposizioni vigenti pei trasporti in servizio interno di ciascuna Amministrazione.

Nello stesso giorno venne pure aperto il nuovo tronco Sicignano-Sala Consilina, della linea Eboli Castrocucco.

Ferrovie della Rete Adriatica. — La Direzione generale delle Ferrovie Meridionali ha presentato all'approvazione governativa i seguenti progetti:

Risanamento e completamento della massicciata in diversi tratti della linea Orte-Chiusi per una lunghezza complessiva di m. 10,536. Spesa presunta L. 90,000.

Rifacimento del binario fra le stazioni di Cisano e Calolzio sulla linea Bergamo-Lecco. Spesa presunta L. 256,000.

Risanamento e completamento della massicciata sulla linea Terni-Falconara. Spesa presunta L. 198,000.

Risanamento e completamento della massicciata in varie tratte del tronco Padova-San Martino (linea Peschiera-Venezia). Spesa presunta L. 61,000.

Rifacimento in acciaio di m. 14,500 di binario, fra Bologna e Rimini, di m. 1620 fra Rimini e Pesaro; di metri 1780 fra Solarolo e Lugo; nonchè di n. 8 deviatoi nelle stazioni di Savignano e di Cesena. Spesa complessivamente preventivata L. 509.800.

Fornitura di ghiaia vagliata, occorrente per la esecuzione dei lavori di risanamento e completamento della massicciata sui tronchi: Mestre-Casarsa (linea Mestre-Cormons), Venezia-Padova (linea Venezia-Peschiera), Padova-Rovigo (linea Padova-Pontelagoscuro), Treviso-Cornuda (linea Trevisa-Feltre-Belluno).

Il quantitativo di materiale da provvedere sarebbe di m. c. 220,000 e la relativa spesa rileverebbe a L. 374,000, la quale dovrebbe venir ripartita nei tre esercizi finanziari 1886-87, 1887-88, 1888-89.

Ferrovia Torre-Recoaro. — L'idea di questa ferrovia data dal giorno in cui nel pubblico si è formato il convincimento della impossibilità di veder costruita la linea Valdagno-Recoaro, per causa delle condizioni finanziarie della Società inglese concessionaria del tram Vicenza-Valdagno. Così il Consiglio comunale di Recoaro ha votato il 18 dicembre il seguente ordine del giorno:

Considerato che il progetto di ferrovia economica Recoaro-Torre presentato dall'ing. Saccardo, quantunque richiedente la costruzione di una galleria lunga 700 metri non importa una spesa superiore a quella preventivata nel progetto di ferrovia economica Recoaro-Valdagno, e ciò in causa della più breve lunghezza della linea Recoaro-Torre e del minor numero di corsi d'acqua da attraversare;

Che questa nuova linea coll'aprire al paese una breve ed economica comunicazione con una grande e ricca vallata, per la quale sarebbe anche notevolmente abbreviato il tempo della percorrenza fra Recoaro e Vicenza, soddisfarebbe ad un bisogno altamente sentito e sarebbe destinata a recare a Recoaro maggiori vantaggi in confronto di quella per Valdagno;

Che la linea Recoaro-Torre riuscendo dal lato estetico e pittoresco incomparabilmente superiore a quella per Valdagno, torna anche per questo preferibile,

Il Consiglio comunale delibera:

1. Di preferire alla linea Recoaro Valdagno l'altra Recoaro-Torre, destinando alla costruzione di questa il sussidio comunale di annue L. 4000 già votato a favore di quella.

2. Di invitare la Giunta a fare le occorrenti pratiche onde ottenere che la concessione ed il relativo sussidio di L. 1000 a chilometro conseguiti dal R. Governo per la costruzione della linea Recoaro-Valdagno sieno invece invertiti e destinati a favore della Recoaro-Torre; e di fare analoghe pratiche presso la Provincia per il sussidio provinciale.

3. Di invitare la Giunta a sollecitare la votazione di un sussidio da parte del Comune di Schio e di imprendere ogni altra pratica opportuna a raggiungere la pronta esecuzione del progetto.

Ferrovia Lecco-Como. — Alle dodici e mezzo circa del 20 dicembre avvenne una grave disgrazia agli operai addetti alla costruzione della pila sinistra del ponte sull'Adda per la ferrovia Lecco-Como.

Già da qualche mese si stava scavando col metodo dei cassoni ad aria compressa del signor Cottrau di Napoli.

Il lavoro procedeva regolarmente in mezzo a molte difficoltà che offriva il terreno a strati compatti di argilla

Il cassone era disceso a circa quattordici metri di profondità mantenendosi ad una pressione di due atmosfere e mezza, compresa la normale.

Nella sottostante camera di lavoro fra la muratura e il fondo di escavazione vi era uno spazio di un metro e quaranta centimetri ove lavoravano, nel momento della disgrazia, undici operai.

Due altri raccoglievano e versavano all'esterno il materiale che veniva loro portato per mezzo di secchi alla soprastante camera, così detta di equilibrio, entro la quale si immette il tubo dell'aria compressa e passa il tubo per la luce elettrica.

Per buona sorte, a causa del tempo piovoso, non lavoravano i muratori nello spazio estremo circoscritto dalle lamiere di ferro, che rappresentano la forma della pila, e che scendono grado grado nel suolo, per ivi restarvi costantemente sepolte.

Quando ecco si sentì un cupo rumore da lontano. Tosto corre la voce dello scoppio della camera d'equilibrio del cassone per la costruzione della pila del ponte.

La mastodontica e pesantissima camera era letteralmente staccata dal tubo di comunicazione con la camera di lavoro nella sua congiunzione e si era rovesciata nel cassone stesso sulla sua muratura.

Cessata la pressione per il peso di circa mille e trecento tonnellate, il cassone discese nello strato d'argilla, l'acqua penetrò rapidamente nella camera di lavoro, che in breve scomparve.

Nove operai per buona sorte riuscirono in salvo e due perirono miseramente schiacciati sotto l'immane peso. Gli altri della camera d'equilibrio furono lanciati nel lago.

Si hanno a deplorare tre morti e tre feriti, ma questi non tanto gravemente, talchè si spera di salvarli.

Con la massima sollecitudine prestarono la loro opera le autorità politiche, amministrative e militari che prontamente accorsero sul luogo del disastro, calmando gli animi, regolando e prodigando soccorsi.

Ecco come si spiega tecnicamente il disastro:

La natura fangosa del terreno, su cui si lavorava, per la istantanea uscita dell'aria compressa, permise un rapido sprofondamento del cassone, cosicchè due degli operai, che stavano nella camera di lavoro, non ebbero il tempo di uscirne e vi rimasero schiacciati, altri riportarono contusioni.

Un altro operaio occupato nella camera superiore rimase morto per causa diretta dello scoppio.

Questo non potrebbe trovare altra spiegazione che in un mutamento accidentale della struttura molecolare del ferro componente la lamiera del cassone soggetto a continue oscillazioni.

Notizie Ferroviarie Estere

Servizio militare ferroviario in Germania — Tutti gli Stati civilizzati sono d'accordo sull'importanza che hanno ora le ferrovie nella difesa nazionale. Gli

Stati militari si occupano molto ora di trarre il maggior partito possibile da questo importante ausiliario, in vista di una rapida ed energica azione militare con forti masse riunite. In queste masse, si distinguono, tra le altre truppe, quelle delle ferrovie, che sono aggiunte a seconda dei bisogni. Si sa che l' armata tedesca possiede un reggimento ferroviario di due battaglioni. Ma tale reggimento come esiste oggidì, non è più considerato sufficiente per i bisogni attuali dall' amministrazione militare. Noi vediamo perciò che, in seguito alle proposte che furono sottoposte il 25 novembre u. s. alla Camera dei deputati, si tratta di aumentare le truppe delle ferrovie di tre stati-maggiori di battaglione (2 prussiani e 1 bavarese) e di 9 compagnie: 6 prussiane, 1 bavarese, 1 sassone e 1 vurtemburghese.

Il tunnel sotto la Manica. — Sir Edward William Watkin, dichiarò nella riunione della ferrovia sottomarina, testè tenuta a Londra, che il principio di tunnel esistente, che è lungo circa 2000 metri sotto il mare, è ancora completamente a secco; che la superficie di calcare grigio nel quale il tunnel fu scavato, non si guastò affatto, ma, al contrario, indurisce al contatto dell' aria.

« Il *Board of trade*, soggiunse sir Watkin, mi informa che ha l' intenzione di far procedere ad una nuova ispezione del tunnel, e che lord Stanley of Preston desidera assistervi in persona. Ecco una circostanza piena di promesse per la Compagnia, visto che l' opposizione di Chamberlain al progetto del tunnel devesi alla circostanza che non ha mai visti i lavori. Noi abbiamo ricordato a lord Stanley of Preston, che il di lui illustre genitore, conte Derby, scrisse un giorno a lord Beaconsfield, per raccomandare al Governo di sostenere il progetto del tunnel fra l' Inghilterra e la Francia, visto che non implica alcun' pericolo nazionale pel Regno Unito ».

Sir Edward William Watkin disse, terminando, di sperare che il progetto del tunnel sarà eseguito un giorno con grande beneficio dell' umanità.

Ferrovie turche. — Il Consiglio dei Ministri ha discusso in una recente seduta il progetto di costruzione della ferrovia di circonvallazione di Costantinopoli. Il progetto venne approvato e il Consiglio ha deciso di sottoporlo alla sanzione del Sultano.

Notizie Diverse

Bonifiche. — *Il Vallo di Diano.* — È stata resa di pubblica ragione la relazione sulla bonifica del Vallo di Diano. Con questo ultimo nome viene designata una vasta e magnifica pianura posta in provincia di Salerno verso i confini della Basilicata. Il Vallo di Diano o di Teggiano comprende una estensione di campagna di 17 mila ettari, la quale sarebbe fertile e produttiva, se quei terreni non venissero in tanta parte inondati e danneggiati dalle acque dei fiumi e dei torrenti. L' emigrazione dei contadini, il malessere dei proprietari, sono gli effetti immediati di quei danni.

Sino da tempi remoti furono fatte a più riprese alcune opere idrauliche per bonificare quella valle, ed attualmente allo sbocco del fiume si lavora dalla direzione provinciale delle bonifiche, a spese dello Stato, a cui i cittadini di 13 comuni interessati pagano una tassa di bonifica.

Ma resta a fare molto, moltissimo, e tutti gli studî fatti finora ebbero scopi limitati e parziali.

Nello scorso autunno, quando l' on. Genala visitò quei paesi, sentì che il maggior reclamo di quelle popolazioni era la bonifica, e si compenetrò di questo evidente bisogno. Nel lasciare quella provincia espresse ai deputati politici del collegio il desiderio di una relazione sulla questione della bonifica. E quei deputati accettando la richiesta, ne dettero incarico all'on. Florenzano. Questo fece sopra luogo uno studio accurato, e scrisse un lavoro che esamina tutti gli aspetti della questione, discutendo i concetti tecnici, finanziari, economici del problema.

Questa relazione firmata dagli on. Riccio, Mazziotti, Guglielmini e Florenzano è stata mandata ai Ministri ed agli alti funzionari del Ministero dei lavori pubblici. L'on. Grimaldi ha già risposto, promettendo di provvedere per la parte che riguarda i rimboschimenti ed i canali di irrigazione. Ma la risoluzione importante della questione spetta all' on. Genala, il quale si è riserbato di rispondere nel merito delle conclusioni.

Un grandioso progetto. — L' on. Achille Fazzari ha presentato al Ministro dei lavori pubblici una domanda concepita a un dipresso nei seguenti termini:

« Il sottoscritto, avendo deciso di prendere la iniziativa per il progetto di un canale marittimo che unisca il golfo di Santa Eufemia con quello di Squillace, chiede l' autorizzazione di fare a proprie spese gli studî relativi.

« È inteso che il Governo non assume così nessun impegno diretto, nè indiretto, restando al solo richiedente la responsabilità dell'iniziativa, ed il carico di tutte le spese ».

L'on. Fazzari si proporrebbe compiere il grande lavoro in cinque anni con una somma inferiore ai cento milioni.

Bibliografia. — (Biblioteca dell' esercizio ferroviario volume VIII) per Ferdinando Loeve professore di ingegneria nella R. Scuola tecnica superiore di Monaco, 25 fogli in ottavo elegantemente legati, 3 fior. 30 kr., L. 7 50. (Libreria di A. Hartleben in Vienna, Pest e Lipsia).

Il presente volume della *Bibliothek der Eisenbahnwesens*, oltre ad essere destinato ai circoli tecnici, può servire tanto come libro di insegnamento per gli studenti della Scuola superiore, come manuale di qualunque praticante, ed infine per tutti quelli, come sarebbero gli impiegati ferroviarî, che desiderano di conoscere fino ad un certo punto la tecnica delle ferrovie. Questo doppio scopo viene raggiunto per mezzo di un trattamento della materia strettamente scientifico unito ad una esposizione facilmente intellegibile, come pure col destinare alla parte matematica una appendice speciale. Dopo alcune osservazioni poste come introduzione sullo sviluppo dei tracciati ferroviarî in generale e dei diversi sistemi che finora si ebbero, il libro tratta, nella prima parte, la cosidetta infrastruttura, vale a dire, i rialzi ed argini ed i tagli che debbonsi fare per ottenere una via piana, e quindi nella seconda tratta della superstruttura, ossia delle rotaie, la cui superficie liscia e solida costituisce la vera via di percorso, ed il più importante relativamente all' unione delle rotaie. Nella prima parte si parla secondo le sue proprietà del materiale necessario per le opere di terra, della pressione di questa contro le pareti di appoggio e della forza che richiedesi in queste, e quindi della costruzione degli argini e dei tagli come pure delle regole riguardo alla sicurezza di essi. La seconda parte si occupa della forma, del materiale, della fabbricazione, del consumo e della resistenza delle rotaie e delle traversine, dei mezzi di rinforzo, del collocamento delle chiavarde e delle unioni delle traversine come pure degli scambi di diversi sistemi, delle piattaforme e dei casi più importanti di unione fra loro delle rotaie. L' appendice matematica infine contiene i dati necessarî al compimento della esposizione che la precede.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarî fecero in questi ultimi giorni i seguenti prezzi:

Azioni Ferrovie Meridionali		L. 795
» »	Mediterranee	» 611
» »	Sicule	» 635
» »	Sarde	» 293
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 416
Obbligazioni Ferrovie Meridionali		» 326
» »	Pontebba	» 495
» »	Ferrovie Sarde	» 323 a 327
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 324
Buoni Meridionali da		» 555 a 560

ESTRAZIONI

Società anonima della Strada ferrata da Alessandria ad Acqui — 17.ª estrazione delle Azioni eseguitasi il 18 dicembre 1886, rimborsabili in L. 500 dal 31 dicembre 1886, verso esibizione delle azioni munite delle cedole segnate coi numeri 59 al 60 compresi.

Numeri delle 58 azioni estratte.

9	184	198	254	404	412	512	523	541	607
695	733	920	925	1183	1296	1419	1464	1493	1990
2137	2245	2392	2399	2496	3251	3607	4057	4229	4431
4438	4494	4522	4616	4957	5154	5333	5508	5876	5886
5935	5949	6062	6280	6751	6783	6928	7086	7350	7356
7426	7432	7436	7630	7652	7692	7902	8000.		

Società anonima della strada ferrata da Torreberretti al Gravellone — 11.ª estrazione delle azioni eseguitasi il 18 dicembre 1886, rimborsabili in L. 420 dal 31 dicembre 1886 verso esibizione delle azioni munite delle cedole segnate coi numeri 26 al 74 inclusivi.

Numeri delle Cartelle		Numeri delle Azioni			Numeri delle Cartelle		Numeri delle Azioni		
26	dal	251	al	260	504	dal	5031	al	5040
37	»	361	»	370	681	»	6801	»	6810
91	»	901	»	910	722	»	7211	»	7220
97	»	961	»	970	900	»	8991	»	9000
358	»	3571	»	3580.					

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano — Nell'estrazione eseguitasi per l'ammortizzazione di due serie delle obbligazioni sociali, vennero estratte le serie num. [illegible] — 17.

Il rimborso delle obbligazioni appartenenti a tali serie al valor nominale di L. 500 caduna, verrà fatto a partire dal successivo giorno 5. A cominciare poi dal giorno 3 di detto mese, verrà pagata la cedola numero 56 degli interessi, nella somma netta di L. 5.94.

Nell'estrazione eseguitasi per l'ammortizzazione di n. 34 azioni, costituenti il capitale sociale, vennero estratti i numeri

30	110	2095	2547	2589	4221	4228	4914
5349	5701	6502	6781	7100	7179	7303	7735
7922	8789	8677	8954	9061	9012	9640	9091
10895	10950	11507	12206	12536	13107	13171	13168
13750	13926.						

PAGAMENTI

Società anonima delle ferrovie Nord-Milano — Il *coupon* n. 16 pel 2.o semestre 1886 delle obbligazioni di questa Società, verrà pagato dalla Banca Subalpina e di Milano, incominciando dal 1.o gennaio 1887.

Società italiana per le Strade ferrate della Sicilia — A partire dal 1.o gennaio 1887 si pagheranno contro consegna della cedola (*coupon*) n. 1, la somma di lire 18.75 per azione di cui lire 12.50 per dividendo del primo esercizio sociale 1885-86, e lire 6.25 per acconto sugli utili del secondo esercizio.

Avvisi d'Asta

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le NOTIZIE FERR. ITAL.*)*

Causa Pia Luvini in Cittiglio (4 gennaio, ore 12 merid., 2.a asta) — Appalto delle opere di costruzione in ampliamento del fabbricato dell'ospedale per istituirvi una sezione chirurgica. Importo ridotto L. 49,627.66. (V. n. 48 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Grosetto (4 gennaio, ore 12 merid., fat.) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione del primo canale diversivo di Ombrone dal ponte Tura al termine X. Importo ridotto lire 170,004 53. (V. n. 50 del *Monitore*).

Comune di Raiano (6 gennaio, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto dei lavori di sistemazione dell'antico canale Corfinio. Importo L. 177,921.53. Cauzione provvisoria L. 8,000. Fatali 21 gennaio ore 12 meridiane.

Comune di Gubbio (7 gennaio, ore 10 ant., 2.a asta) — Appalto per la costruzione del terzo tronco della strada comunale obbligatoria di Colpalombo (m. 3823). Importo ridotto L. 45,014.18. (V. n. 50 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Pavia (8 gennaio, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di strada provinciale nella valle del Tidone da Zavattarello a Nibiano per Caminata (m. 5163.27). Importo L. 206,000. Deposito L. 20,000. Cauzione L. 30,000. Lavori ultimati entro 20 mesi. Fatali 24 gennaio ore 12 merid.

Direzione del Genio militare di Verona (10 gennaio, ore 3 pom., unico e definitivo) — Costruzioni e lavori vari in comune di Mizzole a nord-est di Verona, per l'ammontare di L. 448,000, da eseguirsi nel termine di giorni 400. Deposito L. 44,800.

Prefettura di Salerno (15 gennaio, ore 12 merid., fat.) — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo tronco di strada comunale obbligatoria, della lunghezza di metri 1795.80 dalla piazza di Omignano al confine di Stella Cilento. Importo ridotto L. 25,520. Lavoro compiuto in tre anni. (V. n. 49 del *Monitore*).

Prefettura della provincia di Mantova (15 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto dei lavori di ingrosso e rialzo d'argine e sistemazione di banca a sinistra di Po dalla strada della Presa alla strada provinciale Romana fra i segnali di guardia 204,214 nel comune di Bagnolo San Vito. Importo L. 85,613. Cauzione provvisoria L. 5,000; def. il decimo. Lavori compiuti in 30 giorni.

Aggiudicazioni provvisorie.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Sassari. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti all'ampliamento e sistemazione del porto di Porto Torres nell'asta del 20 dicembre andò deserto. (V. n. 49 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Aquila. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione ed arginatura del 2.o tronco del fiume Aterno con un tratto del Pescara, nell'asta del 20 dicembre fu al Ministero definitivamente aggiudicato al sig. Francesco De Martinis col ribasso del 2,57 0[0 su L. 130,916.65. (V. n. 50 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cremona. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dell'opera di difesa in buzzoni di sasso ecc., sponda golenale destra del fiume Po, lungo la strada interprovinciale Cremona-Piacenza nell'asta del 24 dicembre fu in Prefettura aggiudicato al sig. Laschi Eugenio col ribasso del 30.67 per cento su L. 293,620.

Municipio di Roma. — L'appalto per la costruzione della fogna e fognoli nel tratto della nuova via del Tritone ecc., fu aggiudicato alla ditta Belluno e Basevi di Roma col ribasso del 32 0[0 su L. 200,000. (V. n. 46 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Venezia. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla regolare manutenzione e conservazione delle dighe di Malamocco e delle opere d'arte che servono alla difesa del litorale veneto, pel periodo dal 1.o gennaio 1887 al 30 giugno 1889 nell'asta del 22 dicembre fu in Prefettura aggiudicato al sig. De Lorenzi Cesare, col ribasso del 22.12 0[0 su L. 100,000. (V. n. 49 del *Monitore*).

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte sul torrente *Bottaceto*, per conto del Municipio di Catania.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dall'11 al 20 Dicembre 1886.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	366 — 4393	202 — 4208	185	—
Media in esercizio	4384	4190	194	—
Viaggiatori	955,736.79	960,311.72	—	4,574.93
Bagagli e Cani	51,437.92	54,958 88	—	3,520.96
Merci a G. e P. V. accel.a	373.430.15	345,407.85	28,022.30	—
Merci a P. V.	1,481,555 22	1,455,294.75	26,260.47	—
TOTALE	2,862,160.08	2,815,973.20	46,186.88	—

Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Dicembre 1886.*

Viaggiatori	21,159,302.12	20,511,457.87	647,844.25	—
Bagagli e Cani	996,216 24	971,807.88	24,408.36	—
Merci a G. e P. V. accel.a	5,072,098.27	4,886,915 71	185,182.56	—
Merci a P. V.	25,907,930.57	25,171,388.02	736,542.55	—
TOTALE	53,135,547.20	51,541,569.48	1,593,977.72	—

Prodotto per chilometro.

della decade	651.53	669.20	—	17 67
riassuntivo	12,120.33	12,301.09	—	180 76

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Settembre 1886.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	Chil. 12	18,609.61	492.11	19,101.72
Torino-Lanzo	» 32	43,711.55	9,044.59	52,756.14
Settimo-Rivarolo	» 23	16,470.01	8,648.00	25,118.01
Santhià-Biella	» 30	36,002.29	25,714.21	61,716.50
Fossano-Mondovì	» 24	6,705.14	182.85	6,887.99
Sassi-Superga	» 3	8,110.31	»	8,110.31
		129,608.91	44,081.76	173,690.67

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'11 al 20 Dicembre 1886.*

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 11	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44
Viaggiatori	4,433.20	14,193.45	1,249.80	2,133.95	993.75	3,355.95
Bagagli	59.65	322.25	31.80	22.30	10.60	46.65
Merci G. V.	529.35	1,263.95	178.65	301.95	324.75	614.80
Id. P. V. A.	172.15	1,403.50	6.00	25.40	»	94.75
Id. P. V.	2 843.00	6,811.20	808.70	4,030.20	1,579.05	1,154.15
Totali	8,037.35	23,996.35	2,274.65	6,510.40	2,908.15	5,295.60

	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	2,036.20	4,771.10	4,393.10	1,345.90	741.85
Bagagli	12.00	12.35	17.35	16.80	19.45
Merci G. V.	22.70	55.75	182.70	34.00	»
Id. P. V. A.	»	»	»	10.20	»
Id. P. V.	518.50	370.30	1,799.60	157.20	»
Totali	2,639.40	5,209.50	6,392.75	1,564.10	761.30

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 1° al 10 Dicembre 1886 (prodotto approssimativo).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1886	106,558 68	2,325.75	11.260.12	108,685.00	2,261.48	231,091.03
1885	112,957.55	2,858.65	10,779.35	108 309.18	2,247.96	237,152.69
Differenze	— 6,398.87	— 532.90	+ 480.77	+ 375.82	+ 13.52	— 6,061.66
			Dal 1° Luglio 1886 al 10 Dicembre detto.			
1886	1,879,219.70	37,934.43	209,683.30	1,826,064.64	32,838.22	3,985,740 29
1885	1,509,922.01	30.936.63	181,682 55	1,768,906.54	32,588.62	3,524,036.35
Differenze	+ 369.297.69	+ 6,997.80	+ 28,000.75	+ 57,158.10	+ 249 60	+ 461,703 94

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU** — Sede e Direzione, 24, Strada Medina

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	65
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di [illegible]	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	401
Ponte sul *Grostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrazia*	» di Catanzaro	1116
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	205
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	48
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	431
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Siva* (H')	» Belluno-Birbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	181
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	488
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1182
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	102
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	687
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 786 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	92

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

(A) Con pile e fiancate metalliche — (B) Con pile metalliche — (C) Con pile fondate ad aria compressa — (D) In due campate, con pila di 40 m. d'altezza — (E) Con pila tubulare all'aria compressa — (F) Di queste travate manca ancora il dettaglio — (G) Con pile e spalle fondate ad aria compressa — (H) Con pile metalliche alte 49 m. — (H') Con pile metalliche alte 32 m. — (K) Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento — (L) Ad arco.

(Segue).

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari* *Ancona, Pietralcina, Morcone, Larino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia e Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	1741
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2190
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Pensiline e lanternini per	**Particolari diversi**	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	206
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans le livraison de décembre 1886:

I. **Pour la Noel, contes et récits da tous le pays:** Pays Basque. *Maitagarri.* - Provence. *Jarjaye au Paradis.* — Angleterre. *Perceneige. Le Message.* — Inde. *Les dangers de la grandeur.* — Bohême. *Les cheveux d' or.* — Gallicie. *Une course en traineau.* — Chypre. *La dracona.* — Espagne. *Don José le cessante* — Russie. *Le juif de Lubartow.* — Autriche. *Le tableau de Titien.*

Refrains et chansons populaires: II. Les Noëls populaires.

Curiosités littéraires: III. Les calendriers et les vieux almanachs. — IV. Chronique scientifique. — Pensées.

Correspondances de la Revue Britannique.

Correspondance d' Orient. — Impressions désastreuse produite par la démission de M. de Freycinet. — Sa coïncidence avec le discours de M. de Moltke. — Marchandages inutiles. — Dangers du fétichisme patriotique. — Un baromètre politique. — Les réseau anatolien et l'ingénieur Pressel. — Russes et Grecs. — Jonction des chemins de fer roumeliotes. — Fortifications des Dardanelles. — Le général Kaulbars. — Moukhtar-Pacha. — Egypte-Soudan.

Correspondance d'Allemagne — La paix armée et ses conséquences — La crise industrielle — Nouvelles du monde musical: le *Merlin* de Goldmark — Fossiles littéraires — Le poème épique — Les romans nouveaux — L' exposition de Schulte sous les tilleuls.

Correspondance d' Italie — Marco Minghetti — La famille royale à son lit de mort — Notes biographiques — Les modernes Gibelins — Le discours de M. de Robilant — Marchandages diplomatiques — Une hypothèse du *Morning Post* — Groupements en vue d' une guerre prochaine — Jeux dangereux — Dénonciation des traités — Le Saint-Gothard — *L'Abbesse de Jouarre* à Rome.

Correspondance de Londres. — L'augmentation de la population de Londres - Les villages industriels: Pullman City — Mort du père Patrice Lavelle — Le clergé catholique en Irlande — La biographie de Shelley: son mariage et sa mort — L' école de musique du Guildhall — Une nouvelle effigie de la reine — Les livres d' étrennes et les numéros de Noël — Un livre anglais écrit par un Français: *Drat the Boys*, par Mac O' Rell — Théâtres — Beaux arts.

Correspondance d' Espagne. Voyages d' hommes d' Etat — M. Castelar à Paris — Le percement des Pyrénées — L'empire d' Allemagne et l'Espagne — La France et l' Espagne — Deux brochures sur l'Espagne telle qu'elle est — Pourquoi la monarchie espagnole n'est pas solide — Témoignage de M. Valentin Almirall.

Chronique et bulletin bibliographique — Un gabinet de rallonges — L'usurpation parlementaire — M. Raoul Duval et le comte de Paris — La guerre et le général Boulanger — Le parti national — Livres d' étrennes — Théâtres.

Bulletin économique et financier.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

TORINO, 1872
Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale sociale 230 *milioni, intieramente versato*

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

SERVIZIO DEI TITOLI

ESTRAZIONE DELLE AZIONI
dell' anno 1886

eseguitasi in seduta pubblica il 15 Dicembre 1886, rimborsabili in L. 500, dal 1.° Gennaio 1887, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso. — Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all' articolo 54 degli Statuti Sociali.

TITOLI DA 1		TITOLI DA 5			TITOLI DA 10		
Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
7421	7430	1125	15621	15625	33	60321	60330
371001	371010	1126	15626	15630	434	64331	64340
		5649	38241	38245	3017	90161	90170
		5650	38246	38250	4406	104051	104060
		6777	43881	43885	5222	112211	112220
		6778	43886	43890	6486	124851	124860
		7479	47391	47395	7157	131561	131570
		7480	47396	47400	9371	153701	153710
		8839	54191	54195	10763	167621	167630
		8840	54196	54200	11617	176161	176170
		9321	56601	56605	11641	176401	176410
		9322	56606	56610	11773	177721	177730
		9609	58041	58045	12547	185461	185470
		9610	58046	58050	13557	195561	195570
		14927	269631	269635	16330	293291	293300
		14928	269636	269640	16387	293861	293870
		15069	270341	270345	17476	304751	304760
		15070	270346	270350	19597	325961	325970
		22333	391661	391665	20782	337811	337820
		22334	391666	391670	21003	340021	340030
		22833	394161	394165	21506	345051	345060
		22834	394166	394170	22005	350041	350050
					22158	351571	351580
					23832	408311	408320
					24693	416921	416930
					24789	417881	417890

Firenze, 15 *dicembre* 1886.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l' Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l' elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima sedente in Milano, Capitale sociale L. 135 milioni, interamente versato

Il Consiglio d' Amministrazione della Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo, nella seduta del 17 corrente mese, ha deliberato che a partire dal giorno 3 Gennaio 1887 sia pagato per ciascuna Azione un acconto nella misura di L. **7.50** sul dividendo dell' esercizio 1886-87, contro lo stacco della Cedola N. **2**.

Sulla presentazione della stessa Cedola N. **2** sarà inoltre e contemporaneamente pagato per ciascuna delle N. 185,600 Azioni in circolazione un appunto di L. **12.50** giusta la comunicazione fattane all'Assemblea Generale degli Azionisti.

I pagamenti avranno luogo contro la consegna della **Cedola** N. **2** presso le Banche e Ditte qui sotto indicate.

Milano, li 18 *Dicembre* 1886.

LA DIREZIONE GENERALE.

Milano,	Cassa Sociale.
Id.	Banca Generale.
Napoli,	Cassa Sociale.
Id.	Società di Credito Meridionale.
Roma,	Banca Generale.
Torino,	Banca di Torino.
Genova,	Banca Generale.
Venezia,	Jacob Levi e Figli.
Livorno,	Rodocanacchi, Figli e C.
Firenze,	M. Bondi e Figli.
Palermo,	Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
Berlino,	Disconto Geseltlschaft.
Francoforte,	B. H. Goldschmidt.
Francoforte,	Filiale der Bank für Handel und Industrie.
Colonia,	S. Oppenheim Junior e C.
Zurigo,	Società di Credito Svizzero.
Basilea,	Basler Bankeverein.
Parigi,	Société Générale pour favoriser etc. 54-56, rue de Provence.
Londra,	Louis Cohen et Sons.
Trieste,	Filiale della « Société Autrichienne de Crédit » di Vienna.
Id.	Morpurgo e Parente.
Vienna,	Société Autrichienne de Crédit.
Ginevra,	Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses.

TORINO, 1886 — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, Via Finanze, 13.

G. Pastori Diretto, propr. respons.

ANNO XX — Sabato, 8 Gennaio 1887 — NUM. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Dal 1° gennaio 1887 il giornale pubblicasi il SABATO

LE OBBLIGAZIONI FERROVIARIE

Il N. 4181 (Serie 3ª) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il Decreto Reale dato a Firenze il 16 novembre 1886, controfirmato dai ministri Magliani e Genala, col quale è approvato il seguente

REGOLAMENTO

per la emissione ed il servizio delle obbligazioni ferroviarie, in esecuzione della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª).

CAPO I.

Delle obbligazioni da crearsi per le costruzioni ferroviarie a carico dello Stato, e, occorrendo, dei Comuni e delle Provincie, nonchè per la Cassa degli aumenti patrimoniali.

DISPOSIZIONE GENERALE.

Art. 1. Saranno osservate le disposizioni del presente regolamento nei casi in cui il Governo intenda di esercitare la facoltà di fare emettere titoli di obbligazioni dalle Società concessionarie dell'esercizio delle strade ferrate, a' termini della legge 27 aprile 1885, numero 3048 (serie 3ª).

Qualora il Governo deliberasse di far luogo ad emissioni dirette di obbligazioni, stabilirà con decreti speciali le norme da seguire per le medesime.

CARATTERI DISTINTIVI E FABBRICAZIONE DEI TITOLI.

Art. 2. I titoli delle obbligazioni saranno al portatore. Sarà in facoltà dei portatori di chiederne il tramutamento in nominativi, sotto l'osservanza delle formalità stabilite in appresso. Gli intestatari dei titoli nominativi potranno anche richiederne la riconversione in obbligazioni al portatore, ai termini del seguente art. 15.

Potranno emettersi titoli *unitari* da lire 500 e titoli *quintupli* da lire 2500 di capitale nominale per ciascuno.

I titoli al portatore saranno stampati su carta filigranata, di colore e con disegni diversi secondo le diverse Società, ed anche nel formato e nelle dimensioni saranno diversi dalle obbligazioni proprie che le Società hanno facoltà di emettere nei limiti fissati dal Codice di commercio.

La filigrana dovrà contenere la denominazione della Società emittente.

Art. 3. I titoli al portatore dovranno staccarsi da registri a matrice, e portare stampate le seguenti indicazioni:

a) Nel *recto*, la denominazione della Società, la data e il numero del decreto che autorizza l'emissione, la serie ed i numeri d'ordine del titolo, il capitale nominale e l'interesse annuo di cui questi è fruttifero nella ragione del 3 per cento, e la leggenda: *con garanzia del Regio Governo per il pagamento, a termini dell'articolo ..... del contratto approvato con la legge 27 aprile 1885, numero 3048* (Serie 3ª), nonchè le località nel Regno ed all'estero che rispettivamente saranno designate, d'accordo fra le Società ed il Ministero del Tesoro, sentite le Società, per i pagamenti relativi;

b) Nel *verso*, il prospetto dei sorteggi per il relativo ammortamento, e le disposizioni del presente regolamento che riguardano il servizio dei titoli.

Art. 4. Il prospetto dei sorteggi, di cui all'articolo 3º, dovrà essere combinato in maniera che la riunione della somma capitale destinata annualmente alla estinzione delle obbligazioni, con gli interessi dell'anno dovuti alle obbligazioni vigenti, costituisca complessivamente una annualità fissa e costante per tutti i novant'anni, entro i quali le obbligazioni sono ammortizzabili.

Art. 5. I titoli saranno firmati dal Direttore generale e dal Capo-ragioniere della Società emittente, o da chi ne fa rispettivamente le veci, e da un Delegato del Governo.

Le incombenze del Delegato governativo saranno disimpegnate da un funzionario dell'Amministrazione finanziaria o di quella dei lavori pubblici, da designarsi con decreto dei Ministri del Tesoro e dei Lavori Pubblici, registrato alla Corte de' Conti.

Il Delegato governativo sarà coadiuvato nell'adempimento delle sue attribuzioni da un congruo numero di impiegati, i quali unitamente ad esso costituiranno l'ufficio di delegazione presso le Direzioni generali delle tre Società.

Art. 6. A ciascun titolo saranno unite quaranta cedole per il pagamento, a semestre maturato, dell'interesse, e quando una serie di cedole sarà esaurita, ne verrà consegnata ai portatori un'altra.

Art. 7. I modelli dei titoli dovranno essere approvati dal Ministero del Tesoro, e dopo tale approvazione saranno depositati negli Archivi generali dello Stato.

Art. 8. I titoli saranno fabbricati, in conformità del modello approvato come sopra, dalla officina delle cartevalori in Torino, imputando le spese effettive di fabbricazione e dei relativi bolli al fondo ricavato dalla vendita delle obbligazioni.

Art. 9. Le Società, dietro richiesta del Governo, provvederanno al cambio dei titoli emessi, ogni qualvolta ciò fosse richiesto da gravi motivi nell'interesse dello Stato garante, o dei portatori dei titoli stessi. Esse potranno, col consenso del Governo, cambiarli quando lo credano opportuno nell'interesse loro proprio.

FORMAZIONE, CUSTODIA E COLLOCAMENTO DEI TITOLI.

Art. 10. A misura che i titoli, dei quali sarà compiuta la fabbricazione, pervengano alla Società, ne dovrà da questa essere eseguita la contazione, previa verifica della loro esatta numerazione, indi saranno riposti in una cassaforte a doppia chiave, di cui una sarà tenuta dal direttore della Società stessa, o da chi lo rappresenta, l'altra dal Delegato governativo.

L'estrazione dalla cassa-forte dei titoli per essere firmati e muniti del bollo a secco, e la successiva nuova immissione di essi nella cassa-forte, avranno luogo in concorso e sotto la vigilanza del detto Delegato governativo.

Questi, prima di apporre la sua firma ai titoli, dovrà riconoscerne la regolarità ed accertarsi che il loro numero complessivo non ecceda il quantitativo e l'ammontare, cui è applicabile la guarentigia del Governo.

Art. 11. L'estrazione dei titoli dalla cassa-forte, per essere consegnati agli acquirenti, deve pure esser fatta alla presenza del Delegato governativo, il quale interviene pure alla consegna.

I titoli vengono staccati dalle relative matrici, che rimangono custodite in cassa-forte come i titoli che restano da consegnare.

Dei titoli sarà tenuto un registro di carico e di scarico, e di ogni movimento d'immissione o d'estrazione dalla cassa-forte verrà pure redatto verbale in tre esemplari, dei quali uno verrà trattenuto dal Delegato, l'altro consegnato alla Società, ed il terzo sarà trasmesso al Ministero del Tesoro (Direzione generale del Tesoro), a cura del Delegato stesso.

Art. 12. I titoli saranno descritti in appositi registri. Di ogni operazione eseguita sui titoli medesimi saranno pure tenute regolari scritture presso le Società, col riscontro del Delegato governativo, da valere ad ogni occorrenza di vigilanza da parte della Direzione generale del Tesoro.

Art. 13. Qualora il collocamento dei titoli avvenisse per pubblica sottoscrizione, il Ministero del Tesoro stabilirà le norme per la emissione di certificati provvisori, la cui spesa sarà a carico del fondo ricavato dalla vendita delle obbligazioni, conformemente a quanto è disposto nel precedente art. 8.

TRAMUTAMENTI E TRASLAZIONI DEI TITOLI.

Art. 14. Le obbligazioni al portatore possono essere tramutate in obbligazioni nominative, dietro domanda delle parti.

Per ogni titolo al portatore *unitario* o *quintuplo* si fa luogo all'emissione di un titolo nominativo di eguale valore.

Art. 15. Le obbligazioni nominative possono, semprechè se ne abbia la libera disponibilità e non esistano opposizioni od altri impedimenti, trasferirsi sotto altri nomi o sotto altra designazione, a richiesta dei titolari o di altri avente ragioni. Possono anche riconvertirsi in obbligazioni al portatore, quando se ne abbia egualmente la libera disponibilità e non esistano opposizioni od altri impedimenti.

Art. 16. Le obbligazioni nominative possono emettersi al nome di una sola persona, Società, stabilimento, corpo od ente morale legalmente costituiti. Possono anche essere emessi al nome di più minorenni od altri amministrati, purchè una sia la tutela, la curatela o l'amministrazione.

Art. 17. Il titolo d'obbligazione nominativa porta nella facciata anteriore le seguenti indicazioni, cioè: la denominazione della Società; la data ed il numero del decreto che autorizzò la emissione delle obbligazioni originarie; il numero d'ordine proprio; la serie ed il numero dell'obbligazione al portatore da cui esso deriva; il capitale nominale relativo e l'interesse annuo di cui è fruttifero, espressi l'uno e l'altro in lettere ed in cifra; la leggenda: *con garanzia del Regio Governo per il pagamento, a termini dell'articolo ..... del contratto, approvato colla legge* 27 *aprile* 1885, *n.* 3048 (*Serie* 3ª); il cognome, nome, nome del padre e domicilio del proprietario del titolo, o la designazione della Società, stabilimento, corpo od ente morale cui il titolo stesso appartiene; la decorrenza, cioè il primo giorno del semestre da cui comincia il godimento; la data dell'emissione del titolo, il numero della posizione o del fascicolo sotto cui ebbe luogo l'emissione del titolo, ed infine le località nel Regno che rispettivamente saranno designate, d'accordo fra le Società ed il Ministero del Tesoro pei pagamenti relativi.

Nelle due facciate interne del titolo stesso sono stampati: il prospetto dei sorteggi per l'ammortamento delle obbligazioni, e le disposizioni del presente regolamento che riflettono il servizio dei titoli.

Nella facciata posteriore è stampata una tabella a caselle semestrali per segnarvi i pagamenti delle singole rate d'interessi.

Art. 18. Sono applicabili ai titoli nominativi il secondo e terzo comma dell'art. 2, e gli art. 5, 7, 8 e 9 di questo regolamento.

Art. 19. Il tramutamento dell'obbligazione al portatore in obbligazione nominativa si fa su domanda dell'esibitore, che dovrà indicare il suo nome e cognome, il nome del padre ed il domicilio.

Ove il richiedente intenda che il titolo sia intestato ad altra persona, o ad una Società, stabilimento, corpo od ente morale, dovrà dichiararlo, ed indicare nella domanda il nome, cognome, nome del padre e domicilio della persona, o designare la Società, lo stabilimento, il corpo od ente morale cui il titolo vuolsi intestato.

I titoli esibiti devono avere annesse le cedole relative ai semestri non scaduti, compreso quello in corso, ed essere all'atto del deposito, firmati dal presentatore.

Art. 20. Per ogni titolo nominativo che si emette, le Società devono aprire un conto individuale sotto il numero stesso del titolo. Il conto individuale deve portare la medesima intestazione del titolo ed indicare inoltre la serie ed il numero dell'obbligazione al portatore, in sostituzione della quale il titolo stesso fu emesso.

Art. 21. La cessione del titolo nominativo deve essere fatta per atto pubblico notarile o per scrittura privata autenticata, a termini dell'art. 1323 del Codice civile, e la traslazione del medesimo al cessionario ha luogo su domanda del cessionario stesso o del suo procuratore, corredata dell'atto di cessione e del titolo stesso.

Il procuratore deve inoltre provare la sua qualità mediante l'esibizione dell'atto di procura fatto in forma pubblica o per scrittura privata autenticata come sopra.

Art. 22. Ove i titoli ceduti spettino a persone che dalla intestazione risultino legalmente incapaci, ovvero a Società, stabilimenti, corpi od enti morali, la traslazione a favore del cessionario non può avere luogo se non si provi che siano intervenute le autorizzazioni prescritte, secondo i casi, dalle leggi, dai regolamenti o dagli statuti.

Art. 23. La traslazione dei titoli nominativi potrà anche eseguirsi in forza di sentenza passata in giudicato, che espressamente la ordini.

L'avente diritto, per ottenere la traslazione, dovrà farne domanda, esibendo la sentenza coi documenti che ne provino il passaggio in giudicato, ed il titolo nominativo.

Qualora il titolo non sia in possesso dell'avente diritto, la traslazione non potrà operarsi se non dopo adempiute le formalità prescritte nei casi di perdita dei titoli nominativi, e così sei mesi dopo la pubblicazione fattane

nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, e quando non siano intervenute opposizioni.

Art. 24. In caso di morte del titolare dell'obbligazione nominativa, la traslazione di questa all'erede o al legatario ha luogo previa produzione, mediante apposita domanda, dei documenti che giustificano la successione.

Se la successione è *testamentaria*, il diritto a succedere deve giustificarsi colla esibizione:

1° dell'atto di morte del titolare dell'obbligazione nominativa;

2° del testamento;

3° di un atto giudiziale di notorietà, con cui si dichiari che il testamento che si presenta è l'ultimo, e che oltre gli eredi in esso chiamati, non vi sono altri eredi necessari, cui la legge riservi una quota ereditaria.

In caso di successione *ab intestato*, il diritto a succedere si giustifica colla esibizione:

1° dell'atto di morte del titolare dell'obbligazione nominativa;

2° di un atto giudiziale di notorietà, col quale si dichiari la non esistenza di disposizioni di ultima volontà, e si indichi quali sono le persone chiamate alla successione intestata del titolare dell'obbligazione.

In ambo i casi l'atto giudiziale di notorietà deve essere formato dinanzi al Pretore del luogo in cui si è aperta la successione, sulla dichiarazione giurata di quattro testimoni idonei.

Art. 25. Oltre i documenti di cui al precedente articolo, l'erede od il legatario deve esibire il titolo d'obbligazione. Ove non ne sia in possesso, la traslazione non ha luogo se non dopo l'adempimento delle formalità di cui all'ultimo alinea dell'art. 23.

Art. 26. Nei casi di cessione di beni o di fallimento si applicano le leggi in vigore in materia, e la traslazione avrà luogo in conformità delle ordinanze o delle sentenze del giudice, sotto l'osservanza delle formalità di cui all'art. 23.

Art. 27. Il tramutamento al portatore delle obbligazioni nominative ed il rimborso del capitale nominale delle medesime, nel caso di estrazione per l'ammortamento, verranno eseguiti su domanda del titolare o del suo legittimo rappresentante, o dei suoi aventi causa colle firme degli stessi autenticate da notaio, ai termini dell'articolo 1323 del Codice civile, corredata dei titoli d'obbligazione, e, secondo i casi, dei documenti di cui ai precedenti articoli.

Ove i titoli dalla loro intestazione o dai documenti esibiti risultino spettare a persone incapaci, ovvero a Società, stabilimenti, corpi od enti morali, il tramutamento od il rimborso non potrà aver luogo se non previo lo adempimento di quanto è prescritto dall'art. 22.

Art. 28. Le obbligazioni al portatore da emettersi pel tramutamento dei titoli nominativi saranno rispettivamente emesse sotto la serie e sotto il numero delle obbligazioni da cui gli stessi titoli nominativi provengono.

Sulle obbligazioni stesse sarà indicato il numero della posizione o del fascicolo sotto cui ebbe luogo l'emissione di esse.

Art. 29. Le iscrizioni corrispondenti ai titoli al portatore tramutati in nominativi sono annullate sui registri, e del seguito annullamento si prende nota nelle corrispondenti matrici.

Sono parimenti annullati i conti individuali relativi ai titoli nominativi trasferiti ad altro nome, tramutati al portatore o rimborsati, e nell'atto stesso saranno pure annullati i titoli medesimi mediante l'apposizione su essi di un timbro colla parola: *Annullato*.

Art. 30. Le domande pel tramutamento dei titoli al portatore in titoli nominativi, e pel tramutamento di questi in titoli al portatore; quelle per la traslazione dei titoli nominativi da uno ad altro nome, e quelle pel rimborso dei titoli stessi sortiti all'ammortamento, corredate dei titoli, e, ove d'uopo, dei documenti che le giustifichino, debbono essere esibite alle Direzioni generali delle Società, e sono ricevute da un impiegato delle Società stesse a ciò destinato, sotto il controllo di un incaricato degli uffici di delegazione governativa.

Art. 31. Esaminate le domande ed i titoli con esse esibiti per assicurarsi che siavi esatta corrispondenza fra i titoli stessi e la descrizione che ne è fatta nelle domande, e riconosciuta inoltre la regolarità delle domande stesse e dei documenti, l'impiegato della Società incaricato del ricevimento, previo annullamento dei titoli al portatore e delle cedole relative mediante marchio ad umido e mediante perforazione, emette dei titoli depositati ricevuta, che è staccata dal bollettario a matrice.

L'incaricato dell'ufficio di delegazione governativa fa, a sua volta, la verificazione e i riscontri di cui sopra, e riconosciuto tutto regolare, e constatata altresì la regolarità della ricevuta, appone su questa il suo *visto*, e indi la consegna alla parte interessata.

Art. 32. In caso di smarrimento o di distruzione di un titolo d'obbligazione nominativa, il titolare o il suo legittimo rappresentante od avente causa può ottenere la sospensione del pagamento delle rate semestrali d'interesse ed il rilascio di un nuovo titolo, presentandone domanda con firma autenticata da notaio, a termini dell'art. 1323 del Codice civile.

Art. 33. La Società cui è esibita la domanda per denunzia di smarrimento o di distruzione del titolo nominativo, sospeso innanzi tutto il pagamento delle rate semestrali relative, ne fa pubblicare avviso per tre volte nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, con dichiarazione che, trascorsi sei mesi dalla prima delle tre pubblicazioni, senza che siano intervenute opposizioni o sianvi altri impedimenti, farà luogo all'emissione di nuovo titolo, in sostituzione di quello dichiarato smarrito o distrutto, che rimarrà nullo e di nessun valore.

Le spese sono a carico del richiedente, che le dovrà anticipare in quella somma che gli verrà approssimativamente indicata.

Art. 34. Le Società, quando non siano state loro notificate opposizioni, e che non vi siano altri impedimenti, fanno luogo all'emissione del nuovo titolo.

Art. 35. Ogni rinnovamento di titoli nominativi si fa sotto altro numero e in via di traslazione, conservando sempre il riferimento al numero della obbligazione al portatore, da cui provenne il titolo annullato.

Art. 36. I titoli che si emettono in seguito a tramutamento, traslazione ed altre operazioni, devono avere la decorrenza del semestre in corso.

Art. 37. Le spese per il tramutamento dei titoli al portatore in nominativi, e viceversa, come pure per il trasferimento ad altro titolare, sono a carico del richiedente.

La misura della rivalsa di tali spese a favore delle Società sarà concordata col Ministero del Tesoro.

Art. 38. Le Delegazioni governative esercitano presso le Società il riscontro su tutte le operazioni di tramutamento di obbligazioni dal portatore al nominativo, e viceversa, di traslazione dei titoli nominativi da uno ad altro nome, e di rimborso del capitale di essi in caso di avvenuta sortizione per l'ammortamento.

A tale effetto i detti uffici, prima di munire della loro firma i titoli e i mandati di pagamento emessi dalle Società, esaminano le domande e gli atti relativi ad ogni singola operazione per riconoscerne la piena regolarità; riconoscono se i titoli emessi dalle Società corrispondano per quantità e per valore capitale e per ammontare d'interessi, nonchè per decorrenza a quelli annullati; se l'operazione sia fatta in conformità della domanda del richiedente, se l'intestazione dei nuovi titoli trovisi in piena regola e conforme a quella dei conti individuali aperti nei registri; se i titoli dei quali sia stato disposto il rimborso siano effettivamente sortiti; se i mandati di rimborso siano per la somma effettivamente dovuta; in una parola, se le operazioni siano in tutto e per tutto perfettamente regolari.

Riconoscendo qualche irregolarità, le Delegazioni non appongono il *visto* sui titoli o sui mandati di pagamento, se prima gli affari non siano stati regolarizzati.

Art. 39. I titoli nominativi e quelli al portatore emessi, fino a che non siano consegnati agli aventi diritto, sono

custoditi in una cassa-forte, di cui una chiave sarà tenuta dal Delegato governativo.

Art. 40. La consegna dei titoli agli aventi diritto si fa dalle Società coll'assistenza del Delegato governativo, o di chi lo rappresenta, contro ritiro della ricevuta rilasciata all'atto del deposito dei titoli che diedero luogo all'operazione e dietro ricevuta per parte degli stessi aventi diritto. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ieri ebbe luogo la seduta ordinaria del Comitato d'Amministrazione delle S. F. del Mediterraneo.

In questa adunanza fu approvata la costituzione presso la sede sociale di una Cassa per gli Agenti passati col 1° luglio 1885 alla Mediterranea e già partecipanti alla Cassa pensioni Calabro-Sicula, finora gestita dall'Adriatica. A presiedere il Comitato che amministrerà questa Cassa venne designato il Consigliere cav. Lisiade Pedroni, già presidente del Comitato per la Cassa Pensioni Alta Italia.

Fu inoltre autorizzata la stipulazione di tre sistemi di contratti col Governo per la costruzione a prezzo fatto dei tronchi Velletri-Sezze (della linea Velletri-Terracina), Sparanise-Sessa Aurunca (della linea Sparanise-Gaeta) e S. Mauro Celle (della linea Battipaglia-Castrocucco).

Fra i contratti approvati notiamo i seguenti:

colla Ditta Elpidio Polidori pei lavori d'impianto di una tettoia per ricovero merci in Stazione di Roma — importo L. 36,000;

col Bochumer Verein per acquisto di 72 assi montati da locomotive e tender — importo L. 53,535;

colla Société Anonyme de Marcinelle et Couillet per fornitura di 16 caldaie da locomotive — importo L. 181,344;

colla Ditta De Sanna e Marotta di Napoli per fornitura di carbon fossile per forni — importo L. 23,680;

colla Ditta Antonio Barbini di Milano per servizio di cuscini nei treni viaggiatori;

colla Ditta Rangoni Luigi di Roma per fornitura pietrisco per la massicciata in Stazione di Valmontone — importo L. 11,600;

colla Ditta Giovanni Gilardini di Torino per fornitura di pelli e cuoi — importo L. 16,453;

colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche per diverse pompe da rifornitori, segnali a distanza a disco girevole e gru idrauliche pei nuovi tronchi Agropoli-Vallo e Sicignano-Sala.

><

Con Decreto dei Ministri pei Lavori Pubblici e per l'Agricoltura, Industria e Commercio è stata autorizzata, dietro proposta delle tre grandi Società Ferroviarie, l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe della voce *cloruro d'alluminio ferruginoso*, assegnata per gli effetti della tassazione alla classe V della tariffa generale e speciale N° 75 p. v. ed alla serie *D*, della tariffa speciale comune N° 109 p. v.

><

In merito alle proposte fatte dalla Società Mediterranea per l'assunzione a prezzo fatto dei tronchi Velletri-Sezze, Sparanise-Sessa Aurunca e S. Mauro-Celle (V. sopra), ci pervengono le seguenti informazioni:

Tronco Velletri-Sezze. — Il progetto redatto dalla Direzione governativa fu modificato dalla Società, riducendo le pendenze minime dal 25 al 18 0[00 e portando il raggio minimo delle curve da m. 250 a m. 300. Nel riflesso poi che la linea Velletri-Terracina è destinata ad essere congiunta colla Sparanise-Gaeta ed a formare così una seconda comunicazione fra Roma e Napoli, fu proposto di costruirla secondo il primo tipo delle ferrovie complementari, adottando l'armamento con rotaie da Kg. 36 in luogo di quelle da Kg. 27,5, e la lunghezza della piattaforma stradale venne in conseguenza portata da m. 4,40 a m. 5.

La lunghezza dell'intera linea essendo di Km. 66 circa, quella del tronco in esame, che comprende quattro stazioni, è di ml. 39,631. La spesa è calcolata in L. 295,490 al chilometro, compresa la fornitura delle rotaie, esclusa invece la provvista del materiale mobile, del mobilio, delle scorte, attrezzi, ecc. e la linea telegrafica.

Il tronco sarebbe ultimato e collaudabile entro 30 mesi dalla data del Verbale di consegna.

Sappiamo poi che, insieme a queste proposte, la Società ha rassegnato il progetto di massima per una variante, secondo cui la nuova linea si staccherebbe non da Velletri, ma da Civita Lavinia: questa variante presenterebbe il vantaggio di un minor percorso di circa Km. 15, di evitare il forte dislivello da Velletri a Cori Cisterna e di aver pendenze non superiori al 10 per 1000.

Tronco Sparanise-Sessa Aurunca. — Il progetto di questo tronco della linea Sparanise-Gaeta, riveduto e modificato dalla Società, darebbe una lunghezza di ml. 14,620 con una spesa di L. 421,000 al chilometro. Considerate però le pendenze piuttosto elevate che si avrebbero con questo progetto, fu anche studiata una variante che con un aumento di spesa di circa L. 400,000 in complesso, ridurrebbe le pendenze stesse dal 27 al 15 0[00, porterebbe il raggio minimo delle curve da 250 a 500 m. e accorcierebbe il tronco di m. 1220.

Tronco S. Mauro-Celle. — Questo tronco della linea Battipaglia-Castrocucco misura ml. 9,909.45: comprende due stazioni ed una galleria di m. 3,214. L'ammontare dell'appalto è proposto in L. 13,924,000, compreso l'armamento, che corrispondono a L. 1,405,187 al chilometro.

Il lavoro si darebbe ultimato in 54 mesi dalla data della consegna.

><

Il 19 corrente avrà luogo presso la Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo una seconda gara per 17 vetture di 3ª classe, tipo normale, e 10 di 1ª intercomunicanti per treni locali, essendo stati nella prima gara sorpassati i prezzi massimi della scheda dell'Amministrazione.

><

Nella gara avvenuta il 3 gennaio in Milano presso la Direzione Generale, per la fornitura di 674 assi montati per carri, divisi in due lotti eguali, cioè di 337 caduno, salvo l'approvazione dell'Ispettorato Generale, rimase deliberataria di un lotto la ditta Bochumer Verein al prezzo di L. 20,18 al quintale, franco a Pino (transito), fuori dogana, e dell'altro lotto la Società Ausiliare di Torino a L. 33,50 al quintale, franco a Torino Succursale.

><

Nella gara tenutasi il 29 dicembre 1886 presso la Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo per la fornitura di 1360 molle di sospensione a balestra e 2040

molle di trazione e repulsione a spira per carri, rimase provvisoriamente deliberataria la Società di Bochum al prezzo di L. 23,70 al quintale per le molle di sospensione, e L. 20,50 per le molle di trazione e repulsione a spira, franco a Pino (transito), non comprese le spese di dogana.

><

Sappiamo che in questi giorni furono aggiudicate dall'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo forniture di carri e vetture alle seguenti ditte nazionali:

Diatto fratelli di Torino — Miani e Venturi di Milano — Grondona Felice e C. di Milano — Ing. E. Breda di Milano — Officine Nazionali di Savigliano — Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche di Venezia — Società Ausiliare di Strade ferrate, tramways e lavori pubblici di Torino.

Sono pure state aggiudicate a trattativa privata le forniture seguenti:

Alla ditta Armando Raggio di Genova n. 10,000 tonnellate di carbone in mattonelle, importo L. 234,000.

Alla ditta J. Radfordt e C. di Londra n. 8000 tonnellate di carbone grosso inglese per l'importo di L. 162,400.

><

L'Impresa P. Ottavi, costruttrice della grande galleria della Succursale dei Giovi, ha dato l'incarico agli esimî ingegneri comm. G. Curioni, deputato al Parlamento e cav. Enrico Copello, già ingegnere-costruttore della galleria del Moncenisio, di praticare una visita ai lavori di detta galleria e di emettere il loro parere sul sistema attuale di costruzione.

I due tecnici anzidetti, a conclusione di una elaborata relazione, rassegnata in questi ultimi giorni, hanno creduto di poter dichiarare:

« 1° Che i rivestimenti di muratura di mattoni, che l'Impresa ha l'obbligo d'impiegare, fatti a seconda delle sezioni trasversali allegate alla Convenzione 26 giugno 1886, sono insufficienti a sopportare stabilmente e permanentemente le resistenze in essi provocate dalle enormi pressioni dei terreni in cui devono essere costruiti nella più gran parte del tronco di galleria di Ronco fra l'imbocco sud ed i pozzi inclinati di Busalla;

« 2° Che, mantenuta la sagoma interna della galleria risultante dalle dette sezioni ed impiegando i mattoni accennati, pur anco ricorrendo a scavi con dimensioni straordinarie e quindi non facili a mantenersi, ad armature di resistenza più che eccezionale, a murature, non solo di difficile, ma praticamente d'impossibile esecuzione, dopo una spesa di cui non si possono prevedere i limiti, ed una perdita di tempo indefinibile, non si giungerebbe al lodevole compimento dell'opera;

« 3° Che è necessario, se si vuole un'opera duratura, di modificare i nuovi rivestimenti e quelli da ricostruirsi, sia in quanto concerne alla forma della loro sezione trasversale, sia in quanto si riferisce alla natura dei materiali, sostituendo ai mattoni altri materiali con notevole maggior resistenza allo schiacciamento ».

><

La Direzione Generale del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato Generale per le pratiche di approvazione, il progetto completo per l'impianto del secondo binario fra le stazioni di Torino P. N. e Torino Succursale.

Il preventivo dei lavori da eseguire ammonta a L. 340,000.

Unitamente al progetto la Società predetta ha trasmesso al Ministero lo schema di contratto e di tariffa dei prezzi, nonchè i capitolati speciali per la fornitura della ghiaia e per la posa dell'armamento.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'esame del R. Ispettorato generale delle ferrovie il progetto definitivo della linea Sant'Arcangelo-Fabriano. Ci viene assicurato che la Società medesima ha ampliamente svolte nella relazione che accompagna il progetto, le considerazioni che la determinarono a studiare oltrecchè il distacco da Sant'Arcangelo, anche l'allacciamento della stazione alla stazione di Ospedaletto. Ora spetta al Consiglio superiore di dare il suo parere sul progetto presentato, parere che la Società predetta ha interessato venga dato sollecitamente, almeno per la parte per la quale non esiste controversia di tracciato e cioè tra il Km. 51.141 e Fabriano.

><

L'Amministrazione provinciale di Messina ha rassegnato a S. E. il Ministro dei lavori pubblici il progetto di massima per una ferrovia lungo la Valle dell'Alcantara da diramarsi dalla linea Messina-Catania.

La lunghezza complessiva della detta linea risulterebbe di circa 36 chilometri, ed il suo costo complessivo sarebbe valutato a L. 7.000.000, ciò che equivarrebbe ad un costo medio chilometrico di L. 195.000 all'incirca.

La Città di Taormina poi ha indirizzata una sua istanza al Ministero dei lavori pubblici colla quale si fanno caldissimi voti al Governo affinchè la ferrovia suddetta volga per Taormina, presso l'abitato, e vada a congiungersi in una delle stazioni delle Marine fra Sant'Alessio e Messina.

><

Il R. Ispettorato generale delle Ferrovie, avendo sollecitata la Società delle Ferrovie Meridionali a presentare le proposte di esecuzione relative alla ferrovia Ponte Santa Venere-Gioia, la Società medesima avrebbe dichiarato che essa sta studiando per sottoporre all'approvazione governativa concrete proposte per la costruzione del tronco della ferrovia suddetta compreso fra Gioia e Gravina della lunghezza di chilometri 47.

I progetti particolareggiati per questo tronco, i computi metrici, le analisi e la perizia sono oramai compiuti, sicchè è da ritenersi che il progetto completo del tronco potrà essere presentato al Ministero entro il mese di febbraio p. v.

><

Il Comitato interprovinciale, formato dai Delegati delle provincie di Milano, Como, Sondrio, Bergamo e Pavia essendo venuto a cognizione che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha rimandato l'approvazione del progetto della ferrovia Lecco-Colico pel fatto che, ritenendo detta ferrovia d'interesse puramente locale, non troverebbe giustificata per la costruzione della medesima la spesa considerevole a cui ammonta il preventivo dell'ultimo progetto presentato dalla Società delle ferrovie meridionali, ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici, perchè quando abbia a verificarsi il sopraluogo suggerito dal prefato Consiglio superiore, e dal quale pare sia stato incaricato l'ispettore superiore Comm. Artom, venga consentito che alcuni membri del Comitato stesso possano accompagnare il funzionario del Governo allo scopo di rilevare con lui quanto nello interesse della sollecitudine, dello scopo ed anche del-

l'economia tornasse opportuno di assentare sul progetto già presentato e sulle modificazioni che si volessero al medesimo introdurre.

Il Comitato precitato nella sua istanza fa osservare che la questione della importanza della linea Lecco-Colico fu già ripetutamente agitata, ed è in forza del riconoscimento di questa che lo stesso Parlamento, su proposta del governo, approvava il trasporto della ferrovia stessa dalla 4ª categoria, in cui era stata allegata colla Legge 29 luglio 1879, alla 2ª categoria, come dalla legge 5 Luglio 1882. Ma oltre a questo fatto il Comitato, di cui è parola, ha ricordato al Ministero come la ferrovia in questione fu sempre considerata a far parte della grande linea internazionale dello Spluga, linea che talune fra le provincie più direttamente interessate non hanno esitato a domandare che venisse già inclusa, pel tratto scorrente nel territorio italiano, nei 1000 chilometri di ferrovia votati dal Parlamento colla Legge 27 aprile 1885.

A questo suo carattere eccessivamente commerciale devesi in primo luogo attribuire l'interesse sommo che vi riscontrano le provincie rappresentate nel Comitato, e la preoccupazione loro circa alla necessità di provvedere sollecitamente alla sua costruzione, nonchè alla opportunità di adottare per questa un sistema che risponda nel miglior modo possibile allo scopo di un esercizio lodevole, anche nel caso del non lontano avverarsi dell'apertura del nuovo valico dello Spluga.

><

La Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha notificato al R. Ispettorato generale di avere incaricato il proprio Servizio delle costruzioni degli studi relativi alla ferrovia di circonvallazione a Roma, e di prendere in proposito gli opportuni concerti con la Società per le Strade Ferrate Meridionali.

><

La Direzione Generale del Tesoro, sul conforme avviso anche della Direzione Generale delle Gabelle, ha dichiarato che nulla ha ad opporre a che sia resa definitiva la concessione già preliminarmente fatta alla Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche di Bergamo, dalle ferrovie dell'Adriatico per il trasporto dei proprii prodotti a tariffa ridotta.

La Direzione Generale predetta ha inoltre dichiarato che da parte sua nulla ha da osservare a che abbia effetto la estensione già autorizzata in via provvisoria della tariffa locale n. 222 a favore della ditta Candiani e Biffi per le piriti destinate allo stabilimento di Bovisa e per il percorso fino al transito Milano La Librera.

><

I Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici hanno firmato i seguenti decreti:

1° Decreto col quale è autorizzata la istituzione della tariffa locale n. 306 valevole per i trasporti a piccola velocità sulle linee della rete Adriatica di pezzi e blocchi di granito e di pietre tanto greggi che lavorati in partenza dalle stazioni di Ponte S. Pietro, Cisano, Lecco, Bergamo, Paratico, Capriolo, Usmate, Rezzato, Tavernelle e Domeliara e con destinazione di Roma e di Napoli giusta i prezzi risultanti dalla proposta presentata dalla Società;

2° Decreto col quale viene autorizzato che la 4ª condizione a cui è vincolata l'applicazione delle tariffe locali per la rete Mediterranea n. 408 e 409, venga modificata come segue: « Pei materiali trasportati in base alla presente » tariffa i termini di resa normale, sono portati al doppio. » Inoltre l'Amministrazione non risponde delle avarie, rot- » ture di spigoli, scagliature, ecc. dipendenti da difetto » di carico o di imballaggio od avvenute durante le ope- » razioni di carico o scarico; come pure non risponde di » quelle avvenute durante il viaggio, a meno che non sia » provata la sua colpa. »

><

Le due amministrazioni dell'Adriatico e del Mediterraneo hanno preso fra loro opportuni accordi allo scopo di preparare l'elenco definitivo e la carta delle linee delle due reti che saranno ammesse al servizio internazionale secondo la convenzione di Berna. L'elenco e la carta di che trattasi saranno quanto prima rimesse al R. Ispettorato delle ferrovie a cura della Società del Mediterraneo.

><

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, nella sua adunanza generale del 28 dicembre p. p. ha approvato con alcune avvertenze e modificazioni: il progetto di massima per una ferrovia da Pontedera ad Altopascio ed a Siena: il progetto di massima per una ferrovia Todi-Baschi della linea Perugia-Todi-Terni; quest'ultimo però soltanto in linea tecnica e facendo riserve in quanto alla spesa.

><

Sappiamo che quanto prima nello interesse del servizio della costruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, verrà attivato un nuovo ufficio telegrafico provvisorio a Vernante.

><

Siamo informati che la Società delle ferrovie Meridionali ha interessato il R. Ispettorato generale delle strade ferrate a prendere una definitiva determinazione per la stipulazione del contratto colla Società di Savigliano per la costruzione del Viadotto sull'Adda, lungo la linea Ponte San Pietro-Seregno.

><

Per soddisfare al desiderio manifestatole dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate, la Società del Mediterraneo ha posto allo studio, e quindi rassegnato all'Ispettorato stesso il progetto di introdurre nell'orario i treni speciali facoltativi pel proseguimento da Pisa a Grosseto, via Empoli, dei treni internazionali 1, 2, 3 e 4, pel caso di interruzione della linea Maremmana. Il progetto di cui è parola venne studiato in guisa che il proseguimento da Grosseto pei treni 2 e 4, abbia luogo in modo da raggiungere a Pisa rispettivamente i treni 4 e 6, evitando così l'introduzione di nuovi facoltativi che sarebbero altrimenti occorsi pel proseguimento fino ai punti estremi, vale a dire Torino e Milano.

A proposito di detto progetto ci viene assicurato che esso fu riconosciuto meritevole della superiore approvazione dal R. Ispettorato di Circolo in Firenze, al cui esame è stato sottoposto.

><

La Società di Navigazione generale italiana ha accolto favorevolmente la domanda presentata dal Comitato dell'Esposizione Nazionale Artistica di Venezia per il corrente anno, ed ha stabilito di accordare la speciale concessione del 50 per 0[0 di ribasso sui prezzi ordinari, sia a favore

degli espositori, dei giurati e dei visitatori, sia pel trasporto delle merci che saranno destinate alla detta Mostra.

><

Sappiamo che al Ministero di Agricoltura Industria e Commercio incontra difficoltà l'approvazione della progettata tariffa locale n. 503, a p. v. accelerata, per il trasporto degli agrumi meridionali, pel fatto che con essa si stabiliscono prezzi variabili a seconda della diversa portata dei vagoni, ciò che a quanto sembra verrebbe a mutare la sostanza della tariffa quale venne formulata d'accordo fra le Amministrazioni ferroviarie e la rappresentanza commerciale di Reggio Calabria.

><

Ci consta che la Direzione generale del Tesoro, consenziente anche quella delle Gabelle avrebbe dichiarato al R. Ispettorato generale delle ferrovie che nulla ha da eccepire e che, ad esempio di quanto già si pratica dalla Mediterranea, circa il trasporto di graniti e pietre, anche la Società per la rete Adriatica, venga abilitata ad adottare la tariffa locale n. 306 per il trasporto da tutte le stazioni lombarde di sua pertinenza della pietra da costruzione conosciuta col nome di *arenario di Sarnico*, nonchè di quella denominata *Simone*.

><

La predetta Direzione generale, pure d'accordo con quella delle Gabelle, ha aderito a che sia estesa anche alla destinazione per Bari, la tariffa locale comune distinta col n. 233, p. v., per la spedizione dei filati e dei tessuti in partenza da stazioni appartenenti all'Adriatica ed alla Mediterranea escluse quelle di transito, o che siano porti di mare, tariffa attualmente applicata alle sole spedizioni per Roma e per Napoli.

><

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio ha posto la sua firma al Decreto col quale è autorizzata la soppressione delle tariffe speciali N. 1, 2, 3, 4, 5 e 6 annesse al prontuario dei prezzi di trasporto in servizio cumulativo fra le Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico e la Lariana, Società anonima per la navigazione sul lago di Como (edizione luglio 1881); e la istituzione delle tariffe locali N. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 riportate nel nuovo libro-prontuario pel detto servizio, approvando in pari tempo i prezzi cumulativi delle tariffe N. 3, 4, 5, 6, 7 e 8 quali risultano dalla proposta presentata dalle tre Società interessate, nonchè delle quote quale fu convenuta dalle Società medesime.

><

Ci scrivono da Foggia che quel Consiglio provinciale, lasciando piena libertà d'azione al Governo circa allo stabilire il tracciato della ferrovia da Lucera a Campobasso, ha deliberato d'insistere per la inclusione della ferrovia stessa fra i 1000 chilometri di 4ª categoria consentiti dalla Legge 27 aprile 1885, confidando che il Governo stabilirà quel tracciato che meglio corrisponda agli interessi generali della Nazione ed a quelli delle provincie interessate di Capitanata e di Molise.

><

Per poter disimpegnare colla voluta regolarità e prontezza il servizio della fornitura dei materiali di armamento e dei meccanismi fissi, la Società delle ferrovie Meridionali ha riconosciuto necessario di disporre in Pontassieve di un ampio piano caricatore, servito da binarii opportunamente disposti, nonchè di un magazzino ove depositare specialmente i legnami. A questo scopo Essa ha presentata apposita proposta per l'esecuzione delle opere atte a soddisfare alle suaccennate necessità dell'esercizio, il cui importo è valutato in L. 67,900.

><

In seguito ad accordi presi fra le Società ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia è stato deliberato che agli impiegati governativi residenti all'estero in qualità di *applicati consolari* e di *addetti di legazione* venga a suo tempo consentito, per i loro viaggi, l'uso del libretto anzicchè della richiesta che loro spetterebbe a forma degli elenchi concordati degli impiegati governativi provinciali.

><

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio non ha da parte sua difficoltà ad ammettere le modificazioni che su proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico dovrebbero introdursi nella concessione XIII, pei trasporti a grande velocità dei cavalli da corsa e dei riproduttori in vagoni scuderia. Avrebbe però manifestato il desiderio che nella concessione medesima venissero compresi anche i trasporti in Italia per le corse, e quelli dei cavalli che vanno e tornano dagli esercizi preparatori delle corse stesse.

><

Ci si annunzia che il giorno 30 dicembre p. p., si verificato l'esatto e perfetto riscontro degli avanzamenti, nello scavo della galleria di Benevento in costruzione lungo la linea Benevento-Avellino.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato alla approvazione governativa la proposta riguardante il rifacimento con rotaie d'acciaio del binario armato attualmente in ferro lungo il tronco di ferrovia da Cerea a Legnago, comune alla linea Dossobuono-Rovigo ed alla Mantova Monselice e pel contemporaneo risanamento e completamento della massicciata del binario medesimo. La spesa complessiva presunta ammonta a L. 209.900.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha approvato per la parte che lo riguarda il prolungamento della concessione già accordata alla Ditta Martire di Caciati pel trasporto della sansa vergine ai prezzi di 0,0459 e L. 0,0357 per tonnellata-chilometro, fino al 31 ottobre 1888.

><

Nel tratto di linea recentemente aperto all'esercizio fra Colorno ed il Po è avvenuta una frana nel rilevato stradale, con interruzione nella circolazione dei treni. La Società delle Meridionali sta provvedendo al ristabilimento della linea mediante treni-ghiaia.

><

Avendo il Municipio di Navate Mezzola aderito alla condizione propostagli di assumere a proprio carico il recapito dei telegrammi in arrivo, la Società delle ferrovie Meridio-

nali ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici che da parte sua nulla osta perchè la stazione medesima venga abilitata al servizio telegrafico per i privati.

><

Il R. Ispettore superiore delle strade ferrate Comm. E. Artom venne nominato rappresentante del R. Ispettorato generale delle ferrovie per tutte le questioni che potessero sorgere durante l'esecuzione dei lavori di costruzione del ponte sul Po a Cremona per la ferrovia da Borgo San Donnino a Cremona.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che meriti la superiore approvazione l'atto di sottomissione presentato dalla Ditta Strangolini costruttrice del tronco della ferrovia Roma-Solmona compreso fra S. Maria e Celano, col quale atto si addiviene al componimento di vertenze insorte fra l'Impresa stessa e l'Amministrazione governativa in ordine alla esecuzione dei lavori. Fu anche ritenuta ammissibile la perizia relativa che dovrà servire di fondamento alla nuova stipulazione;

2. Che il nuovo atto di sottomissione della Impresa Scognamiglio, costruttrice del tronco da Roma a Montecelio, della ferrovia Roma-Solmona, possa servire di base alla transazione delle vertenze insorte nella esecuzione dei lavori del tronco fra l'Impresa e la Amministrazione governativa;

3. Che salvo l'introduzione delle modificazioni suggerite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici possa approvarsi il progetto di appalto del tronco Urbisaglia-Sforzacosta-Tolentino, della ferrovia Macerata-Albacina. Il tronco medesimo ha la lunghezza di m. 10945, e l'importo dei lavori relativi è complessivamente calcolato in L. 1.029.245, delle quali a base d'asta L. 762.245.

><

L'Ispettorato Generale ha autorizzato la Società Mediterranea ad affidare alla ditta Luigi Fraia i lavori per la fornitura e posa in opera del pietrisco occorrente al binario del porto di Napoli.

><

Fu pure autorizzata l'aggiudicazione alla ditta Salfi Antonio, col ribasso del 31 per 0|0 sui prezzi di tariffa, dei lavori, per ricarico della massicciata in alcune tratte del tronco Potenza-Metaponto.

><

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici ha trasmesso al servizio delle costruzioni per le ferrovie del Mediterraneo i progetti definitivi dei due tronchi Sessa Aurunca-Formia e Formia-Gaeta della linea Sparanise-Gaeta, affinchè sieno presi in esame e poscia vengano presentate le opportune proposte per l'assunzione dei relativi lavori (Vedi sopra).

><

Con recenti decreti ministeriali sono state autorizzate le seguenti spese:

L. 114,136 per la sistemazione del deposito locomotive a Milano Centrale in seguito alla ripartizione delle reti Mediterranea e Adriatica;

L. 28,600 pel consolidamento della linea Eboli-Metaponto fra i chil. 140,535 e 140,582 da Napoli;

L. 78,000 per la sostituzione di due travate in ferro alle attuali in ghisa sul fiume Era (linea Firenze-Livorno).

><

Altre approvazioni di spesa pervenute dall'Ispettorato Generale alla Società Mediterranea:

L. 14,000 per l'applicazione di tende metalliche alla fronte interna del fabbricato viaggiatori e di quello dei cessi in stazione di Metaponto;

L. 830 per impianto siepe metallica di chiusura lungo un tratto della linea Mortara-Pavia;

L. 460 maggior spesa per la costruzione della baracca ad uso fermata alla Marina di Reggio Calabria;

L. 850 per costruzione di un marciapiedi al casello 86 fra Arcola e Spezia nella linea Genova-Pisa;

L. 3.360 pel prolungamento di due binari nell'officina di Pietrarsa.

><

Gare aperte presso la Direzione Generale delle S. F. del Mediterraneo.

Lavori di difesa della ferrovia contro le verse del torrente Gennarito fra i Km. 139+630 e 140-486 della linea Taranto-Reggio. — Aperta il 28 dicembre 1886.

Ricostruzione con fondazione a sistema pneumatico della pila sinistra del ponte sul torrente Carreri fra le stazioni di Bovalino e Bianconuovo, sulla linea Taranto-Reggio. — Aperta il 28 dicembre 1886.

Ampliamento del servizio merci in stazione di Strongoli. — Aperta il 29 dicembre 1886.

Costruzione di un muro a difesa dell'argine stradale presso la stazione di Catania. — Aperta il 30 dicembre 1886.

Sostituzione di travate in ferro a quelle in ghisa del ponte sul fiume Era, alla progressiva 57,997 della linea Firenze-Livorno. — Aperta il 31 dicembre 1886.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha preso in esame i documenti che gli furono comunicati intorno al progetto del servizio cumulativo Italo-Austro-Ungarico, ed ha fatto sul medesimo varie considerazioni, concludendo col fare plauso al disegno di mettere termine allo stato attuale dei trasporti ferroviari fra le linee italiane e le austriache, mercè gli accordi per la ripresa del servizio cumulativo. Ha in conseguenza approvato quanto si sarebbe convenuto per gli istradamenti e per la riduzione del diritto fisso, ammettendo anche il principio posto a base del nuovo servizio cumulativo rispetto alle tariffe, e cioè che i prezzi di esse non debbano essere diversi da quelli vigenti per il servizio interno.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è pronunciato favorevole sui seguenti affari:

1. Progetto per la costruzione del ponte Massarucci e relativi accessi, lungo la Nazionale Flaminia, N. 44, (Pesaro).

2. Dichiarazione di pubblica utilità per la costruzione dell'Ospizio balneare del Pio Monte della Misericordia in Casamicciola (Napoli).

3. Progetto di massima d'una ferrovia da Pontedera ad Altopascio ed a Lucca.

4. Progetto di massima per una ferrovia Todi-Baschi della linea Perugia-Todi-Terni.

5. Classifica in 1ª categoria di varie opere di bonifica in provincia di Campobasso.

6. Classifica in 1ª categoria delle opere di bonifica del Consorzio Retratto-Monselice (Padova).
7. Classifica in 1ª categoria della bonifica dei terreni paludosi del Consorzio Bacchiglione e Fossa Valtana (Padova).
8. Progetto esecutivo del 2º tronco Palmanova S. Giorgio di Nogaro della ferrovia Udine-Portogruaro.
9. Progetto per l'impianto di una fermata a Montenero di Bisaccia lungo la linea Bologna-Otranto.
10. Progetto di addizionali al 1º e 2º tronco da Mestre a S. Donà della ferrovia Mestre-S. Donà-Portogruaro.
11. Progetto di completamento della ferrovia Marmifera di Carrara.
12. Dichiarazione di pubblica utilità per l'allargamento del vicolo Campanella in Roma.
13. Progetto esecutivo del tronco Noto-Tellaro della ferrovia Siracusa-Licata.
14. Progetto per l'ampliamento della stazione di Montebelluno sulla linea Treviso-Cornuda.

Detto Consesso ha approvato inoltre moltissimi progetti per riparazioni ad arginature e per opere di difesa ai fiumi specialmente delle provincie Venete.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia Gozzano-Domodossola, fra Piedimulera e Domodossola, in provincia di Novara, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento della via, nell'asta del 31 dicembre ebbe le seguenti offerte di ribasso: in Prefettura del 32.33 0[0 dal signor Bastogi Carlo; al Ministero del 6 0[0 dal signor Monico, del 15 0[0 dal signor Polidori Elpidio, del 34.86 0[0 su L. 1,910,000 dal signor Cesaroni, rimasto provvisoriamente deliberatario. Il 5 del corrente mese scadevano i fatali per detto appalto, il quale venne provvisoriamente deliberato all'Impresa Medici che ha offerto 1[20. L'asta definitiva avrà luogo il 19 corrente. (V. N. 1 del *Monitore*).

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — L'appalto per la fornitura e posa in opera delle travate metalliche occorrenti lungo il tronco Saponara-S. Filippo (ferrovia Messina-Patti-Cerda) venne definitivamente deliberato all'Impresa Industriale Italiana di Napoli, diretta dal comm. Cottrau che fece il 33,33 0[0 di ribasso. (V. N. 50 del *Monitore*).

Ferrovie Sarde. — Avant'ieri si tenne a Roma un'assemblea straordinaria della Società delle ferrovie secondarie per la Sardegna. Dopo una chiara esposizione dei lavori, fatta dal comm. Cottrau, che la presiedeva, quale vice-presidente, in assenza del comm. Pariani, ha ratificato la nomina fatta dal Consiglio a Direttore generale della Società del comm. Marsaglia con poteri speciali.

Dopo aver eletto l'avv. Alessandro Marengoni a membro del Consiglio in sostituzione del Marsaglia e il cav. Benedetto Vercellone a Sindaco, l'assemblea ha nominato, come nelle altre Società, un Comitato esecutivo composto dei signori comm. A. Cottrau, del cavaliere Ceriana e dell'avvocato Marengoni.

Ferrovia Faenza-Firenze. — Il 28 dicembre, u. s., vennero fatte le prove delle travate metalliche ricorrenti nel tronco Faenza-Fognano, della linea Faenza-Firenze, le quali riuscirono egregiamente.

Il successivo giorno 29 fu effettuata la visita di ricognizione del tronco stesso, con l'intervento dei signori Cav. Ing. Niccolari, Ispettore Capo del Circolo di Firenze e Direttore della linea suddetta, l'Ispettore Cav. Ing. Balducci e l'Ispettore Capo della Provincia di Bologna pel R. Governo, il Comm. Ing. Pessione per le Ferrovie Meridionali esercenti e l'Impresa Sarchietti costruttrice.

In detta visita venne riconosciuta la regolare esecuzione del tronco ferroviario in parola e la buona riuscita e perfetta solidità delle opere, che in esso ricorrono.

La lunghezza di questo tratto di linea ascende a Km. 16 + 745,44 e le opere più importanti sono la Galleria di Persolino lunga m. 169,65; il viadotto sul vallone Rio Pontelungo, ad un solo ordine e con 7 arcate di m. 10, ciascuna e il viadotto sul vallone di Rio Bagno, esso pure ad un solo ordine e con quattro arcate di m. 10 ciascuna.

Nel tronco di cui trattasi, trovansi comprese la Stazione di Brisighella e quella di Fognano ed è in progetto una fermata fra Faenza e Brisighella in luogo detto le Case Grandi.

L'apertura all'esercizio del tronco ferroviario suddetto è stata fissata pel giorno 9 corrente.

Ferrovia Legnago-Montagnana. — Come avevamo preannunciato, il 31 dicembre u. s. si è aperto all'esercizio il tronco Legnago-Montagnana della lunghezza di m. 13,736, col quale resta ultimata la costruzione della intera linea complementare di terza categoria Legnago-Monselice.

Detto tronco comprende la fermata di Boschi Sant'Anna e la stazione di Bevilacqua, la prima abilitata ai soli trasporti viaggiatori, bagagli e cani, e la seconda, oltrechè ai suaccennati trasporti, anche a quello delle merci a grande e piccola velocità ed a piccola velocità accelerata, compresi i veicoli ed il bestiame.

Nel giorno 28 venne aperta la nuova stazione di Legnago a m. 877 dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione attuale, verso Cerea, abilitata a tutti i servizi quale era precedentemente.

La linea è pianeggiante, e la pendenza massima che si riscontra sul nuovo tronco è dell'8 per mille, all'attraversamento dell'Adige, presso Legnago. Il raggio minimo delle curve è di m. 500.

Ferrovia Motta-Casarsa. — Ebbe luogo a Treviso una riunione d'interessati alla costituzione di un Consorzio ferroviario per il completamento del tronco Treviso-Oderzo-Motta fino alla stazione di Casarsa.

Fu approvato un ordine del giorno per la costituzione del suddetto Consorzio, ed i Sindaci, da parte loro, diedero promessa di sostenere nei rispettivi Consigli, i quali saranno convocati entro la prima quindicina del gennaio, la proposta che venne loro fatta.

La linea da Motta a Casarsa misurerà Km. 27,015 e costerà L. 2.411.606. — Di questa somma L. 234.825 staranno a carico delle due Provincie e dei Comuni cointeressati. Supponendo che per far fronte a detta somma, i Comuni dovessero ricorrere ad un prestito, si avrebbero L. 14.975 annue per 32 anni per ammortizzare al 6,35 per 0[0 interesse e capitale. Della detta somma, L. 6.375 dovranno stare a carico della Provincia e dei Comuni di Treviso; le rimanenti 8.600 per la Provincia e i Comuni di Udine.

Direttissima Bologna-Firenze-Roma. — La *Nazione* dice che il progetto di massima particolareggiato della linea direttissima Bologna-Firenze-Roma, tronco Nord, Bologna-Firenze per le valli del Setta e del Bisenzio, compilato sulle traccie date dal defunto comm. ing. Luigi Protche dagl'ingegneri Minarelli Ulisse e Dallolio Antonio di Bologna, venne trasmesso fino dal 31 dicembre scorso all'ing. cav. Edoardo Vitta, vice-presidente del Comitato fiorentino, per essere poi inoltrato a mezzo del Comitato stesso al Ministero dei Lavori Pubblici.

Tramvia Lodi-San Colombano-Chignolo. — Il Consiglio comunale di Lodi, nella seduta del 23 corrente, approvò all'unanimità il concorso di L. 28,000 per una tramvia Lodi-San Colombano-Chignolo, con eventuale prolungamento fino a Castel San Giovanni, onde collegare questa linea coll'altra, già concessa, che sarà probabilmente aperta nel prossimo agosto, da Piacenza a Castel San Giovanni, e da Castel San Giovanni a Pianello e Nibbiano in Valle del Tidone, quasi nel cuore degli Appennini. Quando tutto sarà, come è molto probabile, compiuto, si avrà un'unica linea da Ponte della Selva in Valle Seriana, a 30 chilometri circa al nord-ovest di Bergamo, a Nibbiano, della lunghezza complessiva di 130

chilometri, per la quale le Prealpi saranno unite con facile, comoda ed economica via ai Preappennini.

Iniziatore e principale propugnatore di questo progetto è il prof. ing. Giulio Rossi, il quale, non lasciandosi scoraggiare dalle riluttanze della Giunta e di parecchi autorevoli cittadini, ottenne dal Consiglio quel consenso e quell'appoggio che gli stavano a cuore.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Il capitale impiegato nelle strade ferrate svizzere a scartamento normale si elevava in media ed in cifra rotonda, durante l'anno 1885, alla somma di fr. 1,025,850,000, e diede un profitto netto di fr. 30,325,000, ossia in media il 2,96 0[0. Il reddito più forte venne dato dalla linea Zurigo-Zugo-Lucerna (6 0[0), dalla linea del Bödeli ad Interlaken (4,32 0[0), e da quella della Centrale (4,2 0[0). All'estremità opposta della scala, si è la linea di Wohlen-Bremgarten che diede il più sfavorevole risultato, ossia una perdita di 1,51 0[0.

Nuove ferrovie in Germania nel 1886. — La *Frankfurter Zeitung* del 31 dicembre riferisce che nell'anno 1886 si costruirono in Germania e si aprirono al pubblico servizio 961 chilometri di nuove ferrovie contro 786 chilometri nel 1885 ed 885 chilometri e mezzo nel 1884.

Nuove ferrovie americane nel 1886. — Il *Railway Age* dice che nel 1886 sono state costruite agli Stati Uniti 8.010 miglia di nuove ferrovie, principalmente negli Stati occidentali, fra i quali il Kansas viene in capo lista con 1.520 miglia, che furono principalmente costruite in un periodo di sei mesi. Il costo delle nuove linee è stimato a 160.000.000 di dollari, e si crede che il resoconto per il 1887 mostrerà anche una maggiore attività in questo senso.

Ferrovie russe. - Una pubblicazione della sezione di statistica del Ministero delle comunicazioni riassume la situazione della rete russa alla fine del 1° semestre 1886.

La rete aumentò durante questo tempo di 608 verste (*); 325 verste da Kizil-Arvat a Kakhk, della ferrovia transcaspiana, inaugurata il 7 febbraio, e 283 verste da Loupints a Komel, della linea del Polessié, aperta all'esercizio il 15 febbraio. Per contro, due piccole linee (quelle di Sestroretsk (36 verste) e d'Oboïane (30 verste) si chiusero per mancanza di materiale e di personale d'esercizio.

In questi ultimi tempi, le nuove ferrovie si costruirono esclusivamente dallo Stato, la linea transcaspiana dal Ministero della guerra, le ferrovie in Polonia dal Ministero delle comunicazioni. Attualmente lo Stato costruisce pure le linee seguenti: Samara-Oufa (455 verste), Pskow-Riga (354 verste), Kjew-Viazma (115 verste), Romny-Krementchong (198 verste), Baranovitchi-Biélostok (196 verste), Siedlce-Malkino (62 verste), Brest-Kholm (107 verste), e Homel-Briansk (257 verste), ossia un totale di 1744 verste.

Al 1° luglio u. s. la lunghezza delle otto ferrovie esercitate dallo Stato era di 3213 verste, senza contare la linea transcaspiana (542 verste), che è dipendente dall'amministrazione militare, e le linee finlandesi (1098 verste) esercite dal Governo del Granducato. La lunghezza della rete privata è di 21,075 verste, e aggiungendovi le ferrovie dello Stato, di 24,288 verste, o 25,959 verste, comprendendovi pure la linea transcaspiana e le ferrovie finlandesi.

Ferrovie aeree. — La *Sospension transportation Company* di Boston ha costruito una ferrovia aerea affatto nuova.

Essa consiste di due cordoni sospesi metallici posti uno sopra l'altro, sullo stesso piano verticale.

Le carrozze hanno quattro ruote, due sotto e due sopra, le quali ruote hanno intorno una scanalatura per camminare sopra i cordoni.

La macchina motrice è ad elettricità, ma può essere anche a vapore.

Con questo mezzo di ferrovia si otterrebbe una considerevole economia di costruzione potendo risparmiare tutti i ponti.

L'ingegnere Daft di Boston dice che si può raggiungere una velocità di 40 chilometri all'ora su tale ferrovia.

(*) La versta è m. 1067.

I tramway nella Gran Brettagna. — Dalla statistica dei tramway pubblicata in Inghilterra, per l'anno 1885-86, si rileva che in confronto all'anno precedente vi è stato nelle linee un aumento totale di 54 miglia (87 chilometri), delle quali 50 miglia nell'Inghilterra propriamente, 3 in Iscozia e 1 in Irlanda. In Inghilterra e in Iscozia il costo del nuovo miglio è stato sensibilmente inferiore a quello risultato nelle costruzioni degli anni precedenti, mentre in Irlanda è stato superiore. Perciò il costo medio del miglio si è abbassato per l'Inghilterra da 14,959 lire sterline a 14,654, in Iscozia da 16,032 a 15,857, mentre in Irlanda da 12,145 è aumentato a 12,437; nell'insieme, per tutto il Regno Unito, il costo è disceso da 14,757 lire sterline a 14,535.

Considerati nel loro complesso, i risultati dell'esercizio di tutte le linee dei tramway nel 1885-86 sono stati meno buoni che nel 1884-85; dappertutto le spese di esercizio sono aumentate notevolmente e gl'introiti netti sono diminuiti. La rendita netta sul capitale impiegato, da 5,33 0[0 nel 1884-85 si è abbassata a 4,84 nel 1885-86.

Notizie diverse

Nuovo stabilimento. — Giorni sono la rappresentanza comunale di Saronno, deliberava unanime un sussidio a fondo perduto di L. 30.000 e l'esonero dalle tasse locali per un periodo di 15 anni, nell'intento che la Maschinenfabrick del signor Emilio Kessler di Esslingen scegliesse Saronno come sede di un grandioso stabilimento filiale di quello che sorge in Esslingen pei numerosi prodotti di locomotive e di vagoni.

Fu l'11 dello scorso novembre che in Esslingen tra il signor Cav. Felice Rodriguez e la Direzione della Maschinenfabrick veniva firmato il compromesso, in forza del quale era assicurato l'impianto in Italia dello stabilimento di cui si parla.

Il capitale italiano concorre nell'impianto per la metà della spesa.

Decesso. — L'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo fece una nuova perdita. Lunedì scorso moriva il cav. avv. Emilio Pirola, Ispettore principale presso la Direzione Generale. Ai funerali vi intervenne una lunga schiera di congiunti, amici e colleghi, che ne accompagnarono la salma fino all'estrema dimora.

La perdita del Pirola è stata sentita vivamente da quanti lo conobbero e impararono ad amarlo e stimarlo.

Uomo modesto, d'animo mite e buono, egli era dotato di grande coltura, di intelligenza straordinaria, di operosità infaticabile.

Nel posto cui fu chiamato presso le Ferrovie Mediterranee, non solo corrispose alla fiducia in lui riposta, ma rilevò tali preziose qualità che in breve potè salire alla carica elevata di Ispettore principale, di recente conferitagli.

Alla famiglia che oggi lo piange, non abbiamo parole di conforto da porgere.

Il tempo solo potrà, non far dimenticare lo estinto, ma attenuare e lenire il dolore della sua perdita.

Canale di Corinto. — Il *Daily News* dice che i lavori del Canale di Corinto proseguono alacremente, facendosi in media lo scavo di 18.000 piedi al giorno.

Il numero degli operai impiegati è ora di 1900.

Le condizioni sanitarie sono migliori dell'anno scorso.

Il Porto di Amburgo. — Scrivesi da Amburgo alla *Koelnische Zeitung* che nella prima metà del corrente mese di gennaio il Senato di Amburgo proporrà a quel Consiglio comunale la costruzione d'un grande porto presso lo sbocco del fiume Elba, nel mar del Nord, in una località poco lontana da Cuxhaven. Le spese di costruzione di questo nuovo porto si calcolano ammontare a 10.000.000 di marchi, ossia a 12.500.000 lire.

Taglio dell'istmo di Pérékop. — Un giornale russo, *Le Nouvelles*, segnala all'attenzione del pubblico il progetto del duca Eugenio di Leuchtenberg, in seguito al quale il Mare d'Azoff sarà unito al Mar Nero nella parte settentrionale della Crimea. Si tratta di tagliare l'istmo di Pérékop nei dintorni di Sivasch. La profondità del canale sarà di 12 piedi, la sua larghezza di 65; si costruiranno dei porti alle due estremità. Per tal modo la traversata sarà accorciata di 50 verste (per il giro della penisola) e liberata dagli inconvenienti delle periodiche tempeste nel Mare d'Azoff, del quale il tempo del gelo è molto lungo, e dai danni del passaggio dello stretto di Kertch. Non si farebbero più gli scarichi che praticansi presentemente, a grande detrimento del commercio, a causa delle insufficienti profondità delle rade nel Mare d'Azoff.

Colla costruzione del progettato canale, i carboni e il sale della Russia meridionale troverebbero un facile sbocco nella direzione di Odessa. Anche il cabotaggio russo, che si trova attualmente in una situazione molto precaria, non mancherebbe di rilevarsi. Sei linee ferroviarie fanno capo alle coste del Mar Nero e del Mare d'Azoff. Ora, la nuova comunicazione marittima essendo stabilita in modo non interrotto, le facilità del commercio aumenterebbero e i prodotti dei carboni del Donetz potrebbero espellere dai porti del Mezzogiorno i carboni inglesi, che in questo momento fanno loro concorrenza dappertutto.

Per la sicurezza dei viaggiatori in ferrovia — In seguito all'assassinio del prefetto Barrème, avvenuto l'anno scorso in un treno ferroviario, il ministro dei lavori pubblici in Francia nominò una commissione per lo studio delle modificazioni alle vetture ferroviarie, onde meglio garantire la sicurezza dei viaggiatori. La commissione stessa decise di respingere il progetto di corsia centrale per ogni carrozza. Si prescrisse invece alle compagnie di collocare in tutte le carrozze, una vetrina fra i compartimenti: i manici pei segnali di fermata dovranno essere appariscenti e a portata dei viaggiatori d'ogni compartimento.

Le compagnie dovranno nello spazio d'un anno operare queste riforme in tutte le loro carrozze.

A tale proposito aggiungiamo che in questi giorni si devono fare a Parigi le esperienze di un nuovo sistema di avvisatore elettrico destinato a garantire la sicurezza dei viaggiatori.

L'apparecchio consiste in ciò, che tutte le volte che una porta di vettura si apre mentre il treno è in corsa, il capo del treno viene prevenuto da una soneria; un quadro gli dà il numero del compartimento e la parte, sinistra o diritta, della carrozza. Si sa in tal modo che un viaggiatore, minacciato di pericolo, domanda soccorso, o che un individuo cerca di discendere dal treno o di salire, oppure di cambiare carrozza.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Alla fine della settimana per fine mese:

Azioni Ferrovie Meridionali		L. 788
» » Mediterranee		» 596
» » Sicule		» 620
» » Sarde		» 280
» » Palermo-Marsala-Trapani		» 416
Obbligazioni Ferrovie Meridionali		L. 328
» » Livornesi C. D.		» 340
» » Pontebba		» 485
» » Sarde, serie *A* e *B*		» 328
» » Palermo-Marsala-Trapani		» 324
» » »	2ª emissione	» 318
Buoni Meridionali		» 550

ESTRAZIONI.

Ferrovia Torino Ciriè-Lanzo. — Obbligazioni estratte il 31 dicembre 1886, pel relativo ammortamento.

Il rimborso verrà fatto presso la Direzione della detta ferrovia dal giorno 15 gennaio 1887, in base a L. 500 caduna.

Numeri estratti: dal 781 al 790 — dal 891 al 900 — dal 1131 al 1140 — dal 1311 al 1320 — dal 2671 al 2680 — dal 3121 al 3130 — dal 3671 al 3680 — dal 4591 al 4600.

CONVOCAZIONI.

Navigazione generale italiana — Società riunite Florio e Rubattino. — Convocazione di una assemblea generale straordinaria pel giorno 5 febbraio p. v. ore 2 pom. presso la sede della Società in Roma, per dimissioni dell'amministratore capo del compartimento di Genova e provvedimenti a forma dell'articolo 51 dello statuto sociale.

Società della ferrovia privata marmifera di Carrara. — Assemblea generale ordinaria per il 23 gennaio ore 1 pom. per:

1. Lettura del rapporto del direttore a nome del Consiglio. — 2. Lettura del rapporto dei sindaci, discussione e approvazione del bilancio del 1886. — 3. Deliberazione per la emissione di obbligazioni. — 4. Elezione dei consiglieri e dei sindaci effettivi e supplenti per la gestione del 1887. — 5. Comunicazioni diverse del Consiglio.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura della Provincia di Molise (10 gennaio, ore 12 merid. fatali). — Appalto degli urgenti lavori di riparazione occorrenti in diversi tratti della strada di Bonefro al confine con la Capitanata, facenti parte della provinciale di serie n. 79, in questa provincia. (V. n. 50 del *Monitore*, ann. 1886).

Direzione del Genio Militare di Messina (12 gennaio, ore 11 antim. unica definitiva). — Appalto pel completamento e riduzione a caserma per 1 compagnia di fanteria dell'ex-convento S Maria di Gesù in Nicosia. Importo L. 38000. Deposito L. 3800. Lavori ultimati entro 150 giorni.

Municipio di Alessandria (14 gennaio, ore 10,30 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di selciati, condotti, marciapiedi, rotaie ed opere relative nelle vie, larghi e piazze della città e dei sobborghi di Alessandria, e loro manutenzione durante il triennio 1887-1889. Importo L. 63,600 annue. Cauzione provvisoria L. 3500, definitiva L. 10,000. Fatali 31 gennaio, ore 12 meridiane.

Municipio di Napoli (15 gennaio, ore 1 pomerid. 1ª asta). — Appalto dei lavori di adattamento e di nuove costruzioni nell'ex-monastero dei Sacri Cuori a S. Giovanni a Carbonara, per ridursi quei locali ad uso delle scuole per la sezione Vicaria. Importo L. 126,153,42. Cauzione provv. L. 1200, def. L. 15,000; fatali 4 febbraio, ore 2 pomerid.

Municipio di Caltanisetta (15 gennaio, ore 12 merid. fatali). Appalto in unico lotto dei lavori di costruzione delle seguenti opere pubbliche:

1. Edificio scolastico aggregato al palazzo comunale nelle ale ovest e nord-ovest, ecc.
2. Grande serbatoio della capacità di quattromila metri cubi d'acqua a monte dell'attuale, in contrada Piedigrotte, ecc.
3. Pavimentazione con basole della lava di Catania nella seconda porzione del Corso Vittorio Emanuele, compresa fra l'ingresso del Teatro Principessa Margherita, ed il cantone Giordano, ecc.

4. **Pavimentazione con basole della lava di Catania nella terza porzione del Corso Vittorio Emanuele, compresa fra i cantoni Giordano e Cosentino, ecc.**

5. **Sistemazione e pavimentazione con basole dilava di Catania nella piazza Garibaldi, ecc.**

6. **Sistemazione con pavimentazione di basole della lava di Catania e costruzione di condotto imparo nel tratto del corso Principe Umberto. compreso fra i cantoni Salamone e Lapera, ecc.**

7. **Impianto della gradinata d'accesso al Palazzo dei Tribunali in casa Mazzone, da eseguirsi nella rampa di fronte alla Stazione ferroviaria, ecc.**

Provvisoriamente aggiudicati al signor Davide Orsi fu Giovanni col ribasso del 3 °/₀ sul totale ammontare di L. 435,300 (V. N. 49 *del Monitore*).

Municipio di Udine **(17 gennaio, ore 11 antim. 1ª asta). — Appalto della parte III del lavoro del nuovo acquedotto per la città di Udine, consistente: *a*) costruzione della condotta forzata a tubi di ghisa nel tratto interposto fra l'edificio di presa a Reana e l'attuale serbatoio in città; *b*) nelle forniture ed opere per la sistemazione delle esistenti condotte di distribuzione nell'interno della città. Importo di L. 291.630. Deposito L. 29000; deposito per spese L. 2500, fatali 26 gennaio, ore 12 meridiane.**

Prefettura di Rovigo **(17 gennaio, ore 10 antimeridiane, unica e definitiva). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso della banca e costruzione della sottobanca per l'estensione di m. 372 a rinforzo dell'argine destro dell'Adige. Drizzagno, Cattaneo e Volta Garzare in Comune di Lusia. Importo L. 62,861. Cauzione provvisoria L. 3000; definitiva il decimo; deposito per spese L. 1600. Lavori ultimati entro 180 giorni.**

Prefettura di Roma **(17 gennaio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori relativi al tronco di strada comunale obbligatoria dalla chiesa La Donna in Alatri alla nuova porta S. Giovanni (V. N. 50 del *Monitore*).**

Municipio di Marigliano **(17 gennaio, ore 10 antimeridiane 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto dei lavori pubblici stradali di risanamento del paese e frazioni, per l'ammontare complessivo di lire 285,311,32 (V. N. 47 del *Monitore*).**

Amministrazione provinciale della Calabria Ultra 2ª **(18 gennaio, ore 12 meridiane, 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto dei lavori occorrenti per l'ingrandimento dell'edifizio del Manicomio provinciale in Girifalco. Importo L. 5874,2.67 (V. N. 49 del *Monitore*).**

Deputazione provinciale di Novara **(20 gennaio, ore 1 pomeridiane, 2ª asta). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione di un ponte in ferro con sostegni in muratura e di altre opere per l'attraversamento del fiume Ticino fra Oleggio e Tornavento. Importo ridotto L. 658,163,80 (V. N. 47 e 50 del *Monitore*).**

Regia Prefettura di Palermo **(22 gennaio, ore 11 antimeridiane, unico e definitivo). — Appalto della manutenzione delle opere d'arte nel porto e cala di Palermo dal 1° gennaio 1887 al 30 giugno 1892 in base alla presunta complessiva somma di L. 66,000, calcolata nella ragione di annue L. 12,000 al lordo. Cauzione provvisoria L. 3000, definitiva L. 6000.**

Prefettura della Provincia di Cagliari **(22 gennaio, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto della costruzione di un ponte a sei arcate, di metri 6 caduna sul torrente *Tintinnau*, lungo il secondo tronco della strada nazionale, n. 75, Cagliari-Terranova, compreso fra Muravera e Tortoli, L. 49,500. Cauzione provvisoria L. 2000, definitivo il decimo. Fatali 8 febbraio, ore 12 meridiane.**

Municipio di Cagli **(24 gennaio, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del ponte sul Candiliano presso Acqualagna e della relativa strada comunale obbligatoria per monte Paganuccio con diramazione per Cario. Importo L. 63,989,95. Lavori ultimati nel termine di anni tre. Cauzione provvisoria L. 1500, definitiva il decimo. Fatali 14 febbraio, ore 12 meridiane.**

Municipio di Sassoferrato **(3 febbraio, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Sassoferrato verso Pergola, in provincia di Pesaro, terzo ed ultimo tronco della contrada Cabernardi alla parrocchia di Castagna sul confine. Importo L. 40,450,68. Cauzione provvisoria L. 1500, definitiva, L. 4000; deposito per spese L. 500. Fatali 3 marzo, ore 12 meridiane.**

Aggiudicazioni definitive.

L'impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere comm. Alfredo Cottrau, **ha assunto la costruzione e fornitura di N. 3 grandi tettoie metalliche per le Officine nel R. Arsenale di Taranto, per conto della onorevole impresa costruttrice E. Rocca.**

Deputazione provinciale di Modena. **— L'appalto dei lavori per la costruzione di un ponte in muratura del fiume Panaro fra Samona e Castagneto, nell'asta del 27 dicembre a Modena fu aggiudicato al signor Zoboli Giuseppe di Fortunato, domiciliato a Modena, per la somma di L. 115,490 (V. N. 47 del *Monitore*).**

Prefettura di Rovigo. **— L'appalto per i lavori di completamento dell'argine sinistro del Po di Tolle in Froldo Canella, nell'asta del 28 dicembre fu aggiudicato al signor Tito Rossati, domiciliato a Bottrighe col ribasso del 0,50 0/0 su L. 60.362 (Vedi N. 50 del *Monitore*).**

G. PASTORI, ***Direttore-proprietario responsabile.***

Dal 1° gennaio 1887 il Giornale si pubblica il **Sabato.**

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dal 21 al 31 dicembre 1886.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027	4006		
Chilometri in esercizio — » secondaria	423 — 4450	211 — 4217	233	—
Media in esercizio	4385	4191	194	—
Viaggiatori	1.206.160 45	1.189.348 03	16.812 42	—
Bagagli e Cani	52.784 76	51.368 86	1.415 90	—
Merci a G. e P. V. accelerata	362.971 82	355.273 74	7.698 08	—
Merci a P. V.	1.379.860 09	1.455.020 18	—	75160 09
TOTALE	3.001.777 12	3.051.010 81	—	49233 69

Prodotti *dal 1° luglio al 31 dicembre 1886.*

Viaggiatori	22.365.462 57	21.700.805 90	664.656 67	—
Bagagli e Cani	1.049.001 00	1.023.176 74	25.824 26	—
Merci a G. e P. V. accelerata	5.435.070 09	5.242.189 45	192.880 64	—
Merci a P. V.	27.287.790 66	26.626.408 20	661.382 46	—
TOTALE	56.137.321 32	54.592.580 29	1.544.744 03	—

Prodotto per chilometro.

della decade	674 56	723 50	—	48 94
riassuntivo	12.802 13	13.026 15	—	224 02

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Settembre 1886.

	Chil.	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	12	18.609 61	492 11	19.101 72
Torino-Lanzo	32	43.711 55	9.044 59	52.756 14
Settimo-Rivarolo	23	16.470 01	8.648 00	25.118 01
Santhià-Biella	30	36.002 29	25.714 21	61.716 50
Fossano-Mondovì	24	6.705 14	182 85	6.887 99
Sassi-Superga	3	8.110 31	—	8.110 31
TOTALE		129.608 91	44.081 76	173.690 67

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 21 al 31 Dicembre 1886.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	4.287 50	15.440 80	1.641 40	2.179 75	914 80	3.651 90	1.969 10	4.545 25	6.081 80	1.794 10	841 45
Bagagli	39 80	135 45	14 30	27 00	6 90	47 30	7 00	10 30	35 70	8 05	6 50
Merci Gr. Velocità	396 75	1.225 75	199 45	309 40	223 80	334 80	69 20	56 30	144 60	88 60	—
Id. Picc. Vel. Acc.	26 20	1.405 70	—	58 95	—	51 05	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	3.553 15	10.289 00	814 75	2.666 75	1.797 40	1.150 90	2.870 60	346 80	1.980 65	162 35	—
Totali	8.303 40	28.496 20	2.369 90	5.236 85	2.942 90	5.235 95	4.915 90	4.958 65	8.242 75	2.053 10	847 95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dall' 11 al 20 Dicembre 1886 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1886	117.193 64	4.226 35	15.200 05	123.460 95	3.376 15	263.457 14
1885	98.701 15	3.360 00	10.051 55	99.712 28	2.392 30	214.217 28
Differenze	+ 18.492 49	+ 866 35	+ 5.148 50	+ 23.748 67	+ 983 85	+ 49.239 86
	Dal 1° Luglio 1886 al 20 Dicembre detto.					
1886	1.996.413 34	42.160 78	224.883 35	1.949.525 59	36.214 37	4.249.197 43
1885	1.608.623 16	34.296 63	191.734 10	1.868.618 82	34.980 92	3.738.253 63
Differenze	+ 387.790 18	+ 7.864 15	+ 33.149 25	+ 80.906 77	+ 1.233 45	+ 510.943 80

Società Anonima d'Esportazione Agricola

CIRIO

Sede in TORINO.

Capitale Sociale Lire 5,000,000

A termine della deliberazione dell' *Assemblea generale* degli Azionisti, tenuta il 21 ottobre u. s., si sono formate le Azioni al portatore di L. **250** caduna.

Si rende noto che a datare dal giorno **6** dicembre **verranno ritirati i titoli al portatore** di L. **500** provvisoriamente emessi, e sostituiti con titoli nuovi. — Ogni Azione di L. **500 verrà cambiata** con **due Azioni** di L. **250 caduna.**

Il cambio si eseguisce alla *Sede della Società* (via Maria Vittoria n. 1, in *Torino*), dalle **10** alle **12** antim. e dalle **2** alle **4** pom.

Il Direttore generale
FRANCESCO CIRIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **A. COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne tre grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni all'aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al luglio 1885, di ben *3012* ponti metallici e di *143,204* metri quadrati di tettoie, ossia i due terzi all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETÀ ANONIMA METALLURGICA

TARDY E BENECH

SAVONA

CAPITALE SOCIALE VERSATO L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIATERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e Rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2,50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

A. REJNA E COMP.

MILANO — Via Amedei, 7.

Unica Casa per la fornitura di articoli speciali per Fabbricatori di Veicoli Ferroviarii, Tramways, Vetture, ecc.

Forte Deposito di Vernici della Casa **Nobles & Hoare** di Londra. — Soli Depositari per l'Italia delle Vernici delle Fabbriche: **Valentini & Cny** di New-York; **G. Hartog & C.** di Parigi; **Gebrüder Müller** di Ludevigsburg. — Pomice. — Scamosciate, ecc., ecc.

Tessuti di Crine — Velluti — Stoffe — Tappeti di lana — Tappeti sughero — Guarnizioni passamaneria — Articoli in avorio ed in osso scolpiti per interno di Vetture — Placche in ferro smaltato per interno — Tele greggie — Feltri — Cuoi — Pellami — Ottonami — Criche, ecc., ecc.

Specialità in articoli di Selleria e Scuderia per Società di Tramvie a cavalli.

ROSSO G. B. FU GEROLAMO

SBARCHI, SPEDIZIONI E RAPPRESENTANZE

GENOVA, Vico della Casana, 3.
SAVONA, Casa Baglietto, N. 1 al Molo.
LIVORNO, Via della Madonna, 12.

FABBRICA

DI LIME E CHIODI

Basadonna e Pastori

TORINO

Corso S. Martino, N. 2.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — interamente versato

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade Ferrate del Monferrato, il giorno 24 gennaio 1887, alle ore 1 pom., in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino Porta Nuova, si procederà alla tredicesima estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla ventunesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria**.

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione dell'anno 1887, sono di 30 Azioni e di 98 Obbligazioni ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, a cominciare dal giorno 1° Luglio 1887.

Milano, li 20 Dicembre 1886.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX Sabato, 15 Gennaio 1887 NUM. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIA GENOVA-VENTIMIGLIA.

GUASTI CAUSATI DALLE PIOGGIE

Crediamo interesserà i nostri lettori, il seguente cenno descrittivo dei guasti arrecati alla Linea ferroviaria *Genova-Ventimiglia* fra le stazioni di *Loano e di Alassio*, dalle torrenziali pioggie ed impetuose mareggiate dei giorni 8, 9 e 10 novembre u. s., colla sommaria indicazione dei provvedimenti adottati dall'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo, onde ripristinare al più presto la strada, e riattivare il servizio ferroviario sospeso.

Non tenendo conto dei lievi danni e delle piccole corrosioni agli argini e scoscendimenti successi in molti punti della linea, diremo che i guasti alle opere d'arte esistenti nella tratta suindicata, furono in tutto in numero di 26, di cui otto di maggior importanza ed altri diciotto minori.

Le cause di tanta rovina possono ridursi in massima a due, e cioè: all'enorme quantità d'acqua caduta in brevissimo tempo su quella regione, producendo correnti di eccezionali altezze e velocità contro gli argini ed attraverso ai ponti ed agli altri manufatti della strada ferrata; ed all'avanzarsi del mare rigonfio e furioso contro la ferrovia, ora facendo sbarramento allo sfogo delle acque che tendevano a scaricarsi attraverso le luci dei manufatti, ora richiamandole con violenza, con urti potenti, e colla produzione di vortici e di gorghi, che causarono gli scalzamenti delle fondazioni in diverse parti delle opere d'arte, e quindi la loro rovina.

Gli otto guasti maggiori si verificarono nelle località che ora passeremo in rassegna, accennando in pari tempo ai provvedimenti provvisori che vennero attuati d'urgenza per la riattivazione dell'esercizio:

1° Al sottovia a volta di m. 3.00 di luce, al chilometro 782.80, cadde completamente la spalla verso Genova, e con essa il volto; la furia delle acque aprì uno squarcio di m. 20 circa nell'argine stradale, restando l'altra spalla scalzata ed in parte rovinata.

La linea venne ripristinata colla costruzione di un viadotto di legname a 5 luci di m. 5.00 caduna, situato in modo da permettere all'occorrenza la costruzione di un manufatto definitivo di luce assai più ampia di quello rovinato;

2° Al sottovia a volta di m. 3.00 di luce, al chilometro 78.608, i gorghi formatisi a monte cagionarono la rottura della platea in muratura, e quindi lo scalzamento e la parziale rovina delle spalle e della volta in modo da rendere affatto inservibile l'opera d'arte.

Fu riparato provvisoriamente al guasto colla costruzione di un ponte in legno della luce di m. 8.00, coll'intendimento di ricostruire poi il manufatto con maggiori fondazioni e difese;

3° Sulla palude Capitano al chilometro 78.712 esisteva un ponte a travata in ferro ad una sola luce di m. 18.00, con spalle metalliche racchiuse entro camere di muratura.

Gli scalzamenti prodottisi nel fondo per le ragioni suaccennate, causarono la completa rovina della spalla verso Ventimiglia, e di conseguenza la travata metallica, lunga m. 21,00, mantenendosi appoggiata sulla spalla verso Genova, cadde col suo estremo Ventimiglia nell'alveo sottostante. Ebbe pure a soffrire sensibilmente il rivestimento in muratura della spalla Genova.

La travata metallica venne rialzata mediante due potenti argani ed opportune armature; e venne provvisoriamente appoggiata su una robusta stilata di legname, disposta in modo da permettere, senza altra interruzione d'esercizio, la ricostruzione della spalla definitiva, che, secondo ogni probabilità, dovrà essere fondata ad aria compressa. La travata metallica venne opportunamente rinforzata in corrispondenza al nuovo appoggio provvisorio.

Il collegamento fra la travata ed il rilevato stradale

verso Ventimiglia venne effettuato con opportuna incavallatura in legno;

4° Rovinò completamente il ponte di m. 20 di luce in ferro, con spalle in muratura, attraverso alla palude denominata Antoniana al chilometro 78.714; scomparse le spalle e la travata in ferro, rimase una breccia nel rilevato stradale di metri 45,00 circa, non ostante che gli argini agli accessi del ponte fossero rivestiti in muratura.

La travata metallica fu dalla forza della corrente travolta ad oltre 60 metri a valle e ad un metro circa sotto il livello del mare,

Allo scopo di non intralciare i lavori definitivi di ricostruzione del manufatto, ed in vista anche delle difficoltà che le macerie esistenti nell'alveo avrebbero presentato all'infissione dei pali per l'esecuzione d'un manufatto in legname, venne provvisoriamente ripristinato l'esercizio con una deviazione a monte della strada sopra un viadotto di legname di 7 luci di m. 8.00 caduna, più una di m. 4.00 all'estremo, verso Ventimiglia;

5° Il ponte a 3 arcate in muratura di m. 8.00 di luce caduna sulla palude detta Burrone, al chilometro 80.114, ebbe pure danni gravissimi. Non rimase in piedi che la spalla verso Ventimiglia, rovinarono le due pile e la spalla verso Genova, e l'argine stradale in continuazione di questa spalla venne pure asportato tanto da aversi complessivamente una rotta dell'estensione di m. 35.00. Il segnale a disco della vicina stazione di Albenga, che esisteva presso la spalla rovinata, venne pure travolto dalle acque e sepolto.

Per la ragione stessa esposta per l'opera d'arte precedente venne costruita una deviazione a monte con un viadotto provvisorio in legno, costituito da sette campate di m. 8.00 caduna e tre di m. 4.00, collegato alla sede stradale con opportuni rilevati;

6° Sul fiume Centa, al chilometro 81.300 circa, esiste un ponte in ferro a tre travate rettilinee con pile e spalle in muratura, e con luce centrale di metri 30.00, e di metri 23.80 ciascuna le laterali. La pila verso Ventimiglia in causa dei profondissimi gorghi scavati dall'impeto delle acque in piena, malgrado fosse difesa da una conveniente gettata di massi, fu scalzata in parte ed ebbe perciò ad inclinarsi notevolmente verso monte; venne quindi a mancare un appoggio alla travata, che fu necessario di ripristinare prima di poter permettere il passaggio dei treni.

Come provvedimento provvisorio vennero costruite, di fianco alla pila smossa, due robuste stilate doppie in legno, sulle quali fu appoggiata la travata, previo conveniente rinforzo di essa in corrispondenza dei due nuovi appoggi con armature di legname. Fra le due stilate rimane così sufficiente distanza per potere poi comodamente ricostruire la pila con tutta la voluta solidità;

7° Il ponte in ferro della luce di m. 15 sul torrente Aravenna, al chilometro 81.704, ebbe la fondazione della spalla destra verso Ventimiglia, scalzata con rottura di parte della base in calcestruzzo.

Ritenuto che, quantunque la travata non avesse subìto che leggerissimi cedimenti, dovesse essere rinforzato l'appoggio sulla spalla danneggiata, si costruì una robusta stilata presso la spalla a distanza tale da permettere l'esecuzione dei definitivi provvedimenti di rinforzo;

8° Al chilometro 82.381 esisteva sulla strada detta del Vadino un sottovia di m. 3.00 di luce con travata in ferro, accompagnato a monte con lunghi muri di sostegno della strada.

L'opera fu completamente rovinata dalla violenza delle acque di piena, che abbattendo gli accennati muri di sostegno aprirono una breccia di circa 30 m. attraverso al rilevato ferroviario. La rovina avvenne durante il passaggio del treno merci 1443, il giorno 10 novembre verso le ore 5 pomeridiane, quando già una parte del treno aveva oltrepassato il manufatto. E qui si hanno a deplorare due vittime del loro dovere, il macchinista ed il fuochista della locomotiva che trainava il detto treno, precipitata con altri otto carri nella voragine apertasi.

Il rimanente personale viaggiante potè salvarsi gettandosi dal treno in seguito ai segnali d'allarme fatti dal guardiano, e ripetuti dal macchinista, all'uscire dalla galleria detta del Vadino a circa 300 m. dal luogo del disastro.

Fu grave e penoso il lavoro di sgombro dei carri precipitati e della locomotiva; su questa si rinvennero i cadaveri delle due vittime, cui fu data nel vicino cimitero onorata sepoltura.

La linea venne poi riattivata colla esecuzione d'un viadotto di legname a cinque campate, di cui quattro da m. 5,00 ed una centrale da m. 6.00; colla quale disposizione si potrà far costruire agevolmente l'opera d'arte definitiva colle volute condizioni di luce e di stabilità.

Come dissimo superiormente si ebbero altri 18 guasti di minore importanza, che ci asteniamo dal descrivere in modo particolareggiato, notando solo che avvennero, pressochè tutti, alle opere d'arte, e consistettero nella parziale rovina delle parti accessorie dei manufatti o delle loro difese, come scalzamento e caduta di rivestimenti in muratura di argini e quarti di cono, rotture di muri di risvolto, di briglie di platee e simili.

Le riparazioni di tutti questi guasti furono pure eseguite d'urgenza, e per due tombini, uno di m. 2.00 di luce, al chilometro 72.872 e l'altro 0,80 di luce, al Km. 8?.565, fu necessario costruire robuste impalcature in legname per dar passo ai treni, essendo le murature completamente sfasciate.

Constatati, il giorno 12 novembre, i danni dagli Ingegneri rappresentanti la Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo, in concorso del Regio Ispettorato d'esercizio, furono in massima adottati i provvedimenti suddescritti, e si provvide quindi di tutta urgenza dai detti Ingegneri per la loro esecuzione, redigendo nel successivo giorno 13 i progetti relativi e stipulando regolari contratti con tre Ditte costruttrici, cui vennero i lavori consegnati il mattino del giorno 14 per l'immediato incominciamento.

I lavori compresi nella tratta fra Loano ed il ponte sulla palude Capitano incluso vennero affidati alla Ditta Vignolo e Calamaro di Sampierdarena; quelli fra la palude Capitano e la stazione di Albenga vennero dati alla Ditta Mongini e Carlevarini di Savona; e finalmente quelli fra Albenga ed Alassio vennero affidati alla Ditta Malgarini Carlo di Sanremo.

Le condizioni di contratto prescrivevano che i lavori fossero tutti ultimati entro un periodo di giorni venti continui a decorrere da quello di consegna, cosicchè la linea potesse riattivarsi non oltre il 4 dicembre successivo; e mercè l'attività esemplare spiegata dagli Ingegneri tutti, dirigenti quei lavori, mercè l'opera instancabile delle tre Imprese, malgrado l'incostanza del tempo e le difficoltà talvolta gravissime incontrate nell'esecuzione dei lavori, questi furono ultimati nel tempo prefisso. Nei giorni

2, 3 e 4 dicembre si fecero con ottimi risultati le prove di resistenza delle travate metalliche rinforzate e dei principali manufatti di legname, nel giorno 4 stesso fu parzialmente riattivato il servizio merci, e colla mattina del giorno 5 fu completamente ripreso il servizio viaggiatori e merci sulla intera linea Genova-Ventimiglia.

L'importo dei lavori eseguiti d'urgenza per poter ristabilire l'esercizio sospeso della linea può approssimativamente ritenersi di L. 200.000, e per la ricostruzione delle opere definitive dovrà incontrarsi una spesa di circa mezzo milione.

Tenuto conto quindi dell'importanza dei guasti avvenuti su d'una tratta così estesa, tenuto conto delle difficoltà d'esecuzione di taluni lavori, per le speciali condizioni di luogo e per la mancanza di mezzi d'opera, frequentemente lamentata in causa appunto dell'interruzione del servizio ferroviario, non v'ha dubbio che il risultato dei provvedimenti adottati dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo fu ottimo, e che meritano quindi lode i Funzionari ed Agenti del servizio, mantenimento e lavori, che con intelligente sagacia li concretarono, nonchè quelli che con febbrile impazienza ne diressero i lavori in tutto il loro corso.

Le Stazioni Ferroviarie di Torino

Su questo argomento la *Gazzetta del Popolo* di Torino ha pubblicato alcune note che, insieme a giuste considerazioni, contengono apprezzamenti a nostro avviso non del tutto esatti, e che crediamo valga la pena di rettificare.

Non regge un confronto assoluto tra i bisogni del servizio di Milano e quelli di Torino. A Milano la stazione centrale era continuamente ingombra per l'impossibilità di far manovrare dall'una all'altra delle numerosissime linee ivi convergenti i carri in transito: il rimedio a questo inconveniente stava dunque nell'impianto di una grande stazione di smistamento, ed infatti, costruita la stazione di Porta Sempione, la Centrale fu tosto sgombrata e divenne sufficiente al servizio locale. A Torino invece, quand'anche si facesse una stazione di smistamento — e qualche cosa in tal senso si dovrà pur fare, come or ora diremo — non sarebbe con ciò tolto il male esistente, che consiste nella insufficienza degli scali pei bisogni del commercio locale.

E per vero, la stazione di Porta Nuova, convenientemente riordinata dopo il trasporto delle officine e sussidiata da un fascio di binari che, vicino al suo ingresso, dovrebbe servire alla sosta e manovra dei carri, potrà ancora servire per un traffico anche considerevolmente aumentato in confronto dell'attuale. Ma lo stesso non si può sperare dalla stazione di Porta Susa, la quale è fin d'ora insufficiente ai bisogni del commercio che vi fa capo, e, rinchiusa nell'abitato, non è per nulla suscettibile di ampliamento. Conviene pertanto pensar seriamente a sostituirla con un'altra, di pronto e facile accesso, che presenti le necessarie comodità. Noi crediamo che all'uopo servirebbe, con vantaggio sommo del pubblico e della ferrovia insieme, una grande stazione da merci nella località di Valdocco, estendentesi fra il rondò del corso Regina Margherita e il ponte sulla Dora. Nè gli abitanti di via Cernaia e delle altre adiacenze della stazione di Porta Susa avrebbero a dolersi di tale trasporto, perchè la linea di Milano potrebbe essere abbassata tanto da venire liberamente attraversata dalla via Cernaia e da tutte le altre a questa parallele che corrono da levante a ponente, comprese fra il corso Regina Margherita e il viale a mezzogiorno della nuova piazza d'armi, liberando così la parte occidentale della città dalla cerchia che ora la stringe. La via Cernaia e le altre vicine sarebbero così compensate largamente di quanto perderebbero col trasporto dello scalo. Aggiungasi ancora che la soppressione della stazione di Porta Susa darebbe libera per la fabbricazione un'area molto estesa.

Se non siamo male informati, un progetto di massima per questa nuova stazione a Valdocco deve essere già negli uffici municipali. Spetta dunque all'autorità cittadina di occuparsene attivamente, e crediamo che la Società del Mediterraneo non solo non sarà restia, ma si mostrerà anzi dispostissima a seguirla in tale ordine di idee, per l'utile grande che ne avrebbero insieme la città ed il servizio ferroviario.

LIQUIDAZIONI FERROVIARIE

L'onor. Ministro delle Finanze, di concerto con quello dei Lavori Pubblici, ha presentato alla Camera dei Deputati il seguente disegno di legge di:

Maggiori spese occorrenti:

1° Per la costruzione delle strade ferrate Toscano-Liguri e delle Calabro-Sicule del secondo e terzo periodo;

2° Pei lavori in conto capitale sulle linee in esercizio Romane e Calabro-Sicule.

Spesa per gli approvvigionamenti delle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Calabro-Sicule.

Spesa per le perdite nell'esercizio governativo degli opifizi metallurgici di Pietrarsa e dei Granili.

Spesa per l'acquisto della ferrovia da Novara alla Cava d'Alzo.

DISEGNO DI LEGGE.

Articolo unico.

Sul conto de' residui 1885-86 e retro del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici è autorizzata la spesa di lire novanta milioni settecento sessantasei mila seicento undici e centesimi cinquantasette (lire 90,766,611.57) per provvedere alle spese ripartite fra i capitoli indicati nell'annessa tabella:

Cap. 202. Spese per la continuazione e per saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate, e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie già in esercizio (art. 25 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) modificato con le leggi 23 luglio 1881, n. 336 e 5 luglio 1882, numero 875) L. 56,861,486.25 (1).

(1) Si suddividerà questa somma negli articoli seguenti:

Art. 1. Ferrovie Toscano-Liguri, compresa quella da Savona a Bra e da Cairo ad Acqui — Costruzione, L. 15,206,835.07.

Art. 2. Ferrovie Calabro-Sicule — Costruzione. Continuazione dei lavori autorizzati colla legge 28 agosto 1370, n. 5858, L. 28,057,832.63.

Art. 3. Ferrovie Calabro-Sicule — Costruzione delle linee Roccapalumba-Santa Caterina e Caldare-Canicattì, L. 6,594,526.24.

Art. 4. Spese in conto capitale sulle ferrovie Romane in esercizio per lavori di completamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario, L. 4,142,857,82.

Art. 5. Spese in conto capitale sulle ferrovie Calabro-Sicule in

Cap. 205. Somma per provvedere al pagamento dei generi di approvvigionamento provvisti dalle cessate amministrazioni delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane in aumento delle rispettive scorte, e di quelli passati al Governo dalla Società delle Meridionali, già esercente le ferrovie Calabro-Sicule, L. 27,405,125.32 (1).

Cap. 206. Somma per sopperire alle perdite già conosciute nell'esercizio degli stabilimenti industriali di Pietrarsa e dei Granili assunto e tenuto per conto del Governo dall'8 gennaio 1876 al 30 giugno 1885, L. 3,500,000.

Cap. 207. Spesa di acquisto della ferrovia da Novara alla Cava d'Alzo, L. 1,000,000.

Cap. 208. Somma a calcolo per spese eventuali relative alle partite di cui sopra, L. 2,000,000. Tot. L. 90,766,611.57.

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI

Abbiamo ricevuto la elaborata Relazione dell'on. Romanin-Jacour sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1886-87. La tirannia dello spazio ci obbliga a dover riferire oggi di questo importante documento, un sunto riguardante le strade ferrate, con riserva di riprodurre in appresso quelle parti essenziali che maggiormente possano interessare i nostri lettori.

Eliminata dal bilancio dei lavori pubblici, colla legge delle Convenzioni, la vastissima materia delle ferrovie, rimangono a carico dello Stato la sorveglianza e il controllo, che mettono capo all'Ispettorato generale, riordinato su criteri affatto nuovi.

Le ferrovie in esercizio al 1° dicembre 1886 misurano:

Rete Mediterranea	chilometri	4416
» Adriatica	»	4687
» Sicula	»	647
Ferrovie dello Stato esercitate dalla Società Veneta	»	140
Ferrovie Sarde	»	411
Ferrovie diverse	»	991
	Totale chm.	11,292

Le spese di sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate è prevista in L. 852,132, mentre nel precedente esercizio il capitolo era di 365,268: presentando un aumento di L. 486,866. Ma colla legge di assestamento del bilancio sulle economie ottenute nei capitoli: (1. Ministero) L. 56875, (6° Genio civile) L. 190,365; si erano destinate in aumento a questo capitolo L. 209,722; laonde l'aumento reale si riduce a L. 177,144.

Nel capitolo seguente che riguarda le spese variabili, sono stanziate L. 220,000 contro 70,000 nell'esercizio precedente; donde un aumento di L. 150 mila.

Però colla legge di assestamento del bilancio anche questo capitolo, come il precedente, fu aumentato in seguito ad economie su altri capitoli di L. 110 mila: l'aumento quindi è di sole L. 40 mila; benchè l'onere effettivo per l'attuale bilancio risulti di 150 mila lire.

Nella parte straordinaria il capitolo 124 « spese generali di ammininistrazione per costruzioni ferroviarie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata e studi di nuove linee complementari » importa un aumento di 50 mila lire. A questo proposito la Commissione ha espresso il desiderio, che compiuti gli studi indispensabili per l'aggiunta dei mille chilometri di nuove ferrovie, questi capitoli possono ridursi di molto, poichè colla nuova organizzazione dell'ispettorato si possono concentrare i servizi che si vogliono mantenere coi capitoli stessi.

Considerato poi che per concessione dei mille chilometri di ferrovie complementari, le domande oltrepassano quasi sette volte il limite fissato dalla legge, la Commissione si è riserbato ogni giudizio in proposito.

In questa parte del bilancio è scomparso il capitolo relativo alle spese delle commissioni per le consegne delle linee, del materiale e degli approvvigionamenti, nonchè per il Comitato di stralcio. Il relatore riconosce che il lavoro di talune di dette commissioni come ha detto il ministro all'uopo interpellato, « ha carattere specialissimo ed esige la massima ponderazione: » ma raccomanda che il lavoro stesso sia possibilmente affrettato, poichè l'assetto definitivo del servizio non si può considerare avvenuto, che solo quando le Commissioni medesime avranno esaurito il compito loro affidato.

Dai prospetti forniti dal ministero e allegati alla relazione, nei quali viene indicato l'ammontare degli approvvigionamenti tanto del materiale rotabile quanto del materiale d'esercizio e metallico, quali risultano dagli inventari delle cessate amministrazioni; si rileva che gli approvvigionamenti sommano in complesso a 43 milioni e mezzo, mentre il Governo non era obbligato a consegnarne alle tre Società che per 41 milioni e mezzo.

Risulta inoltre un valore di 287 milioni invece di 265 pagati dalle Società.

Interpellato in proposito il ministro rispose:

« Che la cifra indicata come valore degli approvvigionamenti è desunta dagli inventari e subirà certamente delle variazioni perchè comprende cose da non consegnarsi alle Società, ma che queste pagheranno certo qualunque eccedenza degli approvvigionamenti oltre le somme indicate nei contratti senza ottenere su tale pagamento, corrispondente all'eccedenza degli approvvigionamenti, nessun interesse.

« Quanto all'insieme del materiale consegnato ritiene, che non potrà eccedere di molto i 165 milioni perchè non devesi comprendere nella somma nè il materiale metallico devoluto ai fondi di riserva, nè il materiale fuori d'uso che converrà vendere a profitto dello Stato ».

Codeste spiegazioni hanno completamente appagato la Commissione.

In ordine alle costruzioni delle linee complementari stralciamo i dati seguenti:

La somma totale prevista colla legge del 1879 per le quattro categorie, compreso il materiale mobile fu di lire 1,267,875,780; l'importo dei lavori delle linee aperte per intero all'esercizio compresi alcuni riscatti fu di L. 236,175,261; l'importo dei lavori delle linee in costruzione ammonta a lire 757,779,082; l'importo dei lavori delle linee non ancora in

---

esercizio per lavori di completamento ed ampliamento delle linee, L. 2,859,434.49. Totale L. 56,861,486.25.

(1) Si suddividerà questa somma negli articoli seguenti:

Art. 1. Aumento scorte di magazzino delle strade ferrate dell'Alta Italia, L. 15,367,347.25.

Art. 2. Aumento scorte di magazzino delle strade ferrate Romane, L. 6,361,920.

Art. 3. Valore delle scorte di magazzino delle ferrovie Calabro-Sicule al 31 dicembre 1884, L. 5,675,858.07. Tot. L. 27,405,125.32.

corso di costruzione calcolato in base a progetti definitivi è di L. 520,480,000; l'importo pei lavori delle linee i cui progetti sono in corso di studio, si prevede di L. 760 milioni in cifra tonda; quindi si ha il complessivo importo di L. 2,244,434,343 con una maggiore spesa della somma approvata nel 1879 di L. 976,538,565. E tenendo conto del diverso concorso delle Provincie e dei Comuni e del maggior costo delle linee la maggiore spesa complessiva ammonta a oltre 1 miliardo e 64 milioni e mezzo.

TRAFORO DEL SEMPIONE

Come abbiamo promesso, in un precedente numero, pubblichiamo il testo del Rapporto dei periti a cui fu deferito l'esame dei diversi progetti presentati per la traversata del Sempione. L'interesse che inspira l'argomento, oggetto di disparati studî, di lunghe ed alternate trattative, e di tante aspirazioni, ci assicura che questo pregevole lavoro sarà gradito dai nostri lettori.

PREFAZIONE.

I delegati dei Cantoni della Svizzera romanda, di Friburgo, Vaud, Vallese, Ginevra e Neuchâtel, della Compagnia delle ferrovie della Svizzera-Occidentale e del Sempione, e della nuova Banca delle ferrovie svizzere, riuniti in conferenza il 22 marzo 1886, a Losanna, hanno incaricato i signori Ernesto Polonceau, Ingegnere in capo del materiale e della trazione della Compagnia della ferrovia d'Orlèans, a Parigi;

Il Consigliere Superiore delle costruzioni e Ispettore generale delle strade ferrate dello Stato, a Vienna;

W. Huber, Ingegnere civile, a Parigi;

J. Dümur, » » a Losanna,

di esaminare i vari progetti presentati per la traversata del Sempione, ed a rispondere alle questioni del programma seguente:

I. — *Progetto della Società degli antichi stabilimenti Cail.*

1. Quale è il valore del progetto presentato da questa Società, tanto dal punto di vista della costruzione, che da quello dell'esercizio? — Quali ne sarebbero i vantaggi e gli inconvenienti, specialmente dal punto di vista:

a) Del costo;

b) Del risultato della facilità e rapidità di trasporto;

c) Della sicurezza.

2. Converrebbe per un passaggio dell'importanza del Sempione?

II. — *Progetto di ferrovia a binario e sistema d'esercizio normali.*

1. Quale è il valore comparativo dei progetti presentati, dal punto di vista della costruz one e dell'esercizio?

2. Puossi ammettere un tunnel a un sol binario? — Quali ne sarebbero i vantaggi e gli inconvenienti dal punto di vista:

a) Del costo;

b) Della ventilazione;

c) Del risultato.

III. — *A quale progetto i periti dànno la preferenza?*

Quali sono eventualmente le modificazioni proposte dai periti a questi differenti tracciati, in modo da ridurne più possibilmente il costo, presentando nello stesso tempo facili condizioni d'esercizio come i vicini passaggi alpini.

I periti dovranno pure rispondere alle questioni, che potrebbero loro venir sottoposte nel corso dell'esame, dall'una o dall'altra delle parti rappresentate alla Conferenza.

Inoltre i seguenti progetti furono più tardi rimessi ai periti:

a) Progetto sistema Fell;

b) Progetto sistema Agudio.

Ecco ora il rapporto dei periti.

I periti sottofirmati hanno l'onore di rimettere il loro rapporto sui diversi progetti di traversata delle Alpi per il Sempione.

Essi credono necessario di subito esporre sommariamente la situazione del tracciato del Sempione in rapporto al S. Gottardo e al M. Cenisio.

Non esiste alcuna regola fissa per tracciare con precisione la linea di divisione tra due correnti commerciali, per la ragione che le preferenze dei viaggiatori o degli speditori dipendono da considerazioni diverse di prezzo, di tempo, di formalità doganali o altre, di responsabilità dei trasportatori, di nazionalità, ecc.

Alcuni casi particolari permettono nullameno di ragionare sulla importanza del traffico della linea del Sempione, importanza che ebbe un gran valore nella decisione dei vostri periti.

La tabella della pagina seguente dà le distanze reali e le distanze virtuali per le traversate delle Alpi tra diverse città principali importanti.

Tutti i treni viaggiatori da Basilea pel Gottardo passano per Lucerna; i treni merci passano per la via più corta di Aarau, Rupperswyl, Rothkreutz.

La linea da Domodossola a Gozzano sarà aperta nel 1887; quella d'Arona non è classificata, ma la provincia di Milano ne domanda la classificazione, ed è probabile che essa si farà quando il Sempione sarà perforato.

Risulta da questa tabella che i viaggiatori che passano attualmente il M. Cenisio e il S. Gottardo prenderanno la strada del Sempione, poichè è la più corta tra Parigi e Boulogne verso Milano e Piacenza, e che, per le direzioni Basilea-Ginevra, Belfort-Milano, i viaggiatori preferiranno la traversata del Sempione, se il servizio si farà facilmente, comodamente e senza trasbordi. I *touristes*, dopo aver visitato il Vallese, prenderanno questa strada per passare in Italia. Per le merci, da Parigi e Boulogne a Milano e Piacenza, è la via più corta, ma da Basilea a Genova, da Belfort a Milano, come pure da Basilea a Milano, la via è più lunga; per attirare il traffico delle merci al Sempione, bisogna che la soluzione adottata combatta questo movimento, con facilità di trasporto e con un profilo vantaggioso, che permetta un aumento di velocità e riduzioni di tariffe, in seguito all'aumento del carico dei treni.

Questa considerazione è altrettanto più importante chè, per una certa parte di traffico, si passerà agli Ospedali alla quota di m. 1010, linea da Vallorbes a Pontarlier.

Tuttavia è bene notare che questa linea del Giura può essere migliorata per mezzo d'un tunnel di 6 chilometri.

L'avviso dei vostri periti e che, a meno di *vantaggi molto considerevoli*, potendosi constatare ed apprezzare chiaramente e nettamente, si compendia così: la traversata del Sempione non è a proporsi, se il tragitto non si fa senza trasbordi, senza cambiamenti di vetture e se il profilo non è troppo accidentato, poichè i trasporti da attiraro saranno principalmtnte quelli di Basilea, di Bel-

DISTANZE REALI E VIRTUALI PER DIVERSE TRAVERSATE DELLE ALPI
secondo le formule d'Amiot.

PASSAGGI		Belfort-Milano			Parigi-Milano			Bologna-Piacenza			Basilea-Milano			Basilea-Genova			Belfort-Genova		
		Distanze in chilometri			Distanze in chilometri			Distanze in chilometri			Distanze in chilometri			Distanze in chilometri			Distanze in chilometri		
		Reali	Virtuali in più	Virtuali	Reali	Virtuali in più	Virtuali	Reali	Virtuali in più	Virtuali	Reali	Virtuali in più	Virtuali	Reali	Virtuali in più	Virtuali	Reali	Virtuali in più	Virtuali
Moncenisio	. . . .	719 70	118 80	838 50	945 70	110 30	1056 —	1268 53	110 30	1378 83	704 —	186 54	890 54	719 93	201 64	921 57	735 68	133 90	869 58
Sempione	via Arona	525 —	109 74	634 74	834 14	145 13	979 27	1156 48	135 19	1291 67	497 71	105 64	603 35	—	—	—	—	—	—
Sempione	via Gozzano	540 85	120 74	661 59	850 —	156 13	1006 13	1160 26	146 19	1306 45	513 56	116 64	630 20	606 07	131 74	737 81	686 73	134 84	821 57
Gottardo	via Lucerna – Mulhouse . .	465 77	159 32	625 09	908 67	159 37	1068 04	1188 20	159 32	1347 52	379 06	159 32	538 38	520 97	133 09	654 06	607 14	133 09	740 23
Gottardo	via Lucerna – Delle	480 10	178 02	658 12	923 —	178 02	1101 02	1202 53	178 02	1380 55	—	—	—	—	—	—	621 47	151 79	773 26
Gottardo	via Aarau-Rupperswyl – Mulhouse . .	452 23	160 52	612 75	895 67	160 52	1056 19	1175 20	160 52	1335 72	366 60	160 52	527 12	507 97	134 29	642 26	594 14	134 29	728 43
Gottardo	via Aarau-Rupperswyl – Delle	466 56	179 22	645 78	910 —	179 22	1089 22	1189 53	179 22	1368 75	—	—	—	—	—	—	608 47	152 99	761 46

fort, ecc... e, per assicurarseli e assorbirli in gran parte, bisognerà dare soddisfazione ai viaggiatori e abbassare le tariffe, ciocchè non potrà fare il Gottardo a causa delle sue spese d'esercizio molto forti.

Questi sono i principî generali, che formano la base del rapporto dei vostri periti.

Passeremo ora successivamente in rivista i diversi progetti e le soluzioni proposte. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Facendo seguito alle notizie precedentemente pubblicate, annunziamo che lunedì scorso venne riattivato intieramente e colle normali precauzioni, il servizio sulla linea Savona-Bra e precisamente fra le stazioni di Narzole e Monchiero, che era stato sospeso per misura precauzionale in seguito a guasti manifestatisi nel ponte sul Tanaro presso Narzole.

Come avevamo già accennato i guasti furono causati dall'affondamento della prima pila verso Bra, che raggiunse quaranta centimetri circa, producendo gravi lesioni, specialmente ad una delle due volte che s'impostano sulla pila stessa.

I lavori di consolidamento finora eseguiti, e che hanno permesso di riattivare il servizio, consistono essenzialmente in robuste armature, collocate a sostegno della volta minacciante rovina, e nella deviazione del corso del Tanaro, il cui filone principale, dopo le ultime piene si era rivolto direttamente contro la pila danneggiata. Continuano, per cura della Società del Mediterraneo, e sempre sotto l'intelligente ed instancabile direzione dei suoi ingegneri addetti al servizio attivo del mantenimento e lavori le ulteriori opere a consolidamento definitivo del manufatto.

Dobbiamo in questa occasione un doveroso encomio al drappello di ferrovieri, che a richiesta dell'Amministrazione ferroviaria fu mandato a Narzole dal maggiore Darbesio, comandante la brigata, per coadiuvare l'Impresa assuntrice nella esecuzione di tutti i lavori di ristauro. La cooperazione di questi bravi soldati, e degli egregi ufficiali che li comandano, fu sotto ogni rapporto commendevole, sia per l'intelligenza e la perizia dimostrata in ogni genere di lavoro, sia per l'opera indefessa prestata, sfidando volenterosamente i rigori della corrente stagione.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, dopo di aver fatto presente al Ministero dei Lavori Pubblici tutto quanto da essa fu fatto per impiantare un apposito servizio delle costruzioni, e concorrere così a tradurre in atto colla maggior possibile sollecitudine le disposizioni della legge 27 aprile 1885, relative al completamento della rete ferroviaria del regno, ha richiamato l'attenzione del signor Ministro sull'attuale situazione di cose, la quale si riassume per parte della Società in un complesso di progetti studiati per 264 chilometri, e per un importo di circa 84 milioni; mentre poi da parte del Governo non si sarebbe data finora l'approvazione che ad una parte affatto insignificante dei progetti suaccennati. Su di ciò la Società ha interessato il Ministero a fornire qualche schiarimento, onde conoscere quali siano i suoi intendimenti.

><

Il giorno 7 del corrente mese vennero ripresi regolarmente i lavori di scavo della spalla sinistra del ponte sul fiume Adda in servizio della linea Lecco-Como, e questi saranno in breve portati a compimento perchè si è vicini a raggiungere il massimo approfondimento di m. 18, sotto il pelo delle acque magre del fiume. Si sta inoltre disponendo il cassone metallico al posto di una pila, e l'altro alla spalla destra, e si sta in attesa dell'arrivo di altra camera d'aria onde poter lavorare simultaneamente in due punti.

La nuova camera d'aria, ora in funzione, e che ha sostituito quella scoppiata il giorno 20 dicembre p. p., venne sottoposta alla pressione idraulica di tre atmosfere, dovendo essa lavorare alla pressione di due; per cui si è certi che non si verificherà più un disastro simile a quello avvenuto nel giorno predetto, in cui alcuni operai perdettero miseramente la vita.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha interessato il R. Ispettorato generale a delegare un suo funzionario a prender parte ai lavori della Commissione composta di funzionarî delle tre società con incarico di studiare i provvedimenti necessarî per riordinare la Cassa di mutuo soccorso esistente presso le cessate Amministrazioni; essendo più che mai necessaria la presenza di un rappresentante del governo ora che la Commissione stessa deve occuparsi dell'accertamento del *deficit* della detta Cassa in dipendenza della insufficienza dei versamenti fatti anteriormente al 1° gennaio 1885.

><

Con Reale decreto del 9 corrente i Regî Ispettori Capi di 2ª classe nel personale del R. Ispettorato generale delle strade ferrate cav. ing. Cesare Rota e ing. cav. Adolfo Rossi sono stati chiamati rispettivamente alle funzioni di Direttori Capi delle Divisioni 2ª e 3ª dell'Amministrazione centrale del R. Ispettorato predetto.

><

Con R. decreto di pari data di quello precedente, venne approvata la nomina del comm. ing. Giovanni Marsaglia a Direttore generale della Società italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna.

><

Sull'andamento dei lavori delle nuove costruzioni della Società del Mediterraneo riceviamo le seguenti informazioni:

Stazione di Roma Trastevere. — Proseguono i lavori di movimenti di terra e di costruzione delle fondazioni dei diversi fabbricati.

Direttissima Roma-Napoli. — Per la rettifica da Roma a Segni è quasi ultimato il progetto da presentarsi al Regio Ispettorato Generale.

Pel raddoppio binario Segni-Morolo, rettifica Morolo-Ceccano, raddoppio Ceccano-Morano e Ceprano-Aquino sono in corso le trattative col Governo per la stipulazione del contratto a prezzo fatto.

Pel raddoppio Aquino-Presenzano si sta compilando il progetto.

Pel raddoppio Presenzano-Riardo fu già trasmesso al Regio Ispettorato per l'approvazione il progetto colle relative proposte per l'esecuzione dei lavori a prezzo fatto.

Pella rettifica Riardo-Pignataro sono già in corso le trattative col Governo per addivenire alla stipulazione del contratto a prezzo fatto.

Per la stazione di Capua fu già presentato al Regio Ispettorato Generale il progetto colle relative proposte per l'esecuzione dei lavori a rimborso di spesa.

Per la rettifica dei due tronchi Capua — km. 10 e km. 10 — Afragola si sono già iniziate col Governo le opportune pratiche per procedere agli appalti pei lavori di costruzione sulla base del rimborso di spese.

Per il tronco Afragola-Casalnuovo (rettifica) i lavori sono già stati appaltati alla Società per opere pubbliche nel mezzogiorno d'Italia, residente in Napoli.

Pel raddoppiamento e triplicamento del binario sulla tratta Casalnuovo-Napoli furono già trasmessi all'Ispettorato i progetti colle proposte di esecuzione dei lavori a rimborso di spesa.

Linea Velletri-Terracina. — Pel tronco Velletri-Sezze sono già in corso le trattative col Governo per la stipulazione del contratto a prezzo fatto. Il tronco Sezze-Terracina è tuttora in corso di studio.

Linea Eboli-Reggio litoranea. — Sul tronco Agropoli-Pisciotta i lavori procedono attivamente, e la tratta Agropoli-Vallo sta per essere aperta all'esercizio. Pei tronchi Pisciotta-S. Mauro e S. Mauro-Celle sono già in corso le trattative col Governo per addivenire alla stipulazione del contratto a prezzo fatto.

Il tronco Celle-Castrocucco-S. Eufemia-Porto S. Venere-Rosarno è tuttora in corso di studio.

Linea Eboli-Reggio interna (Sicignano-Castrocucco). — Il tronco Sicignano-Sala Consilina è stato aperto all'esercizio nel giorno 30 dicembre ultimo scorso. Proseguono attivamente i lavori sulla tratta Sala-Casalbuono. Il tronco Casalbuono-Castrocucco è ancora in corso di studio.

Linea Parma-Spezia. — I lavori procedono attivamente su tutta la linea, eccetto la tratta Borgotaro-Ghiare e le due diramazioni Gaiano-Borgo S. Donnino e S. Stefano-Sarzana, dove sono tuttora in corso gli studi.

Linea Cuneo-Ventimiglia. — I rilievi di campagna sul versante di Ventimiglia sono pressochè completati ed il personale che vi si trova addetto sarà presto richiamato a Cuneo pei lavori di tavolo, che saranno diretti dall'attuale Ing. di Divisione sig. Goggi, il quale ha già assunto il servizio della linea e rappresenta la Direzione Sociale stabilita in Cuneo, in luogo dell'ing. cav. Tarra che è stato richiamato a Roma presso la Direzione delle costruzioni.

In quanto ai lavori di costruzione dei primi quattro tronchi della preaccennata linea, abbiamo le informazioni seguenti: Nel primo tronco è quasi ultimato lo spandimento del primo strato di ghiaia e cominciano formarsi cantieri di deposito delle traverse, per dar principio all'armamento. Nel secondo tronco si continuano i lavori di compimento della stazione di Robilante ed altre di poca entità. Nel terzo i lavori allo scoperto sono pressochè completamente sospesi; si lavora però con qualche alacrità allo scavo delle gallerie. Lungo il quarto tronco i lavori in galleria procedono con minore attività, un po' per mancanza di materiali, ed anche perchè il terreno incontrato negli scavi essendo di natura argillosa, esige maggior lavoro nell'armamento.

Linea Aulla-Lucca. — Pel tronco Lucca-Ponte a Moriano fu già trasmesso per l'approvazione al Regio Ispettorato Generale il progetto colle relative proposte per l'esecuzione dei lavori a prezzo fatto. Pel tronco Ponte a Moriano-Aulla sono in corso gli studi.

Linea Sparanise-Gaeta. — Pel tronco Sparanise-Sessa Aurunca sono in corso le trattative per la stipulazione del

contratto a prezzo fatto. Sul tronco Sessa Aurunca-Formia-Gaeta sono in corso gli studî.

Le linee Apice-Contursi, Catanzaro-Stretto Veraldi, Siena-Viterbo-Roma ed Avellino-Ponte S. Venere sono tutte in corso di studio.

><

Pare ormai assicurato che entro il corrente mese avrà luogo l'apertura all'esercizio dei tronchi da Agropoli a Vallo di Lucania, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco.

><

Sappiamo che la Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha assicurato al Ministero dei lavori pubblici che i binari per le gru allo Scalo di Santa Limbania nel Porto di Genova saranno compiuti entro il prossimo mese di febbraio.

Fra la Direzione predetta e l'Ingegnere Capo del servizio tecnico dei porti e spiaggie in Genova, si stanno prendendo accordi per facilitare l'impianto delle gru idrauliche e la posa di condotte idrodinamiche d'allacciamento lungo la via Carlo Alberto.

><

Ci informano da Alessandria che quel sig. Sindaco, per incarico avuto dalla Giunta Municipale, ha richiamato l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici sui gravi incagli che soffre il servizio merci in quella stazione ferroviaria, causa la insufficienza dello Scalo; ed ha instato perchè sia provveduto all'impianto di uno scalo nuovo il cui bisogno fu già riconosciuto dalla Direzione generale della Società esercente ed ammesso dal R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Torino.

><

Sappiamo che in seguito alla intimazione di apposito ordine di servizio fatta dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, la Impresa Oneto ha compilato il nuovo programma che essa intende di adottare per accelerare i lavori di costruzione della Galleria di San Tomaso, fra le calate di Santa Limbania nel Porto di Genova e la linea Ligure di Levante.

Un tale programma venne concordato coll'Ing. Capo del servizio centrale dei lavori della Società predetta, e qualora il programma stesso venga attuato alacremente, si può ritenere che la galleria sarà interamente compiuta entro il mese di ottobre p. v.

><

Le Società ferroviarie dell'Adriatico, del Mediterraneo e della Sicilia, di comune accordo, hanno studiato in apposite conferenze i moduli della Statistica, di cui è cenno all'articolo 92, del capitolato d'esercizio, ed in relazione ai risultati delle conferenze stesse hanno concordato un apposito progetto che fu sottoposto alla approvazione governativa.

Non venne per altro definita ancora la parte relativa alla statistica delle merci a piccola velocità, imperocchè le predette Amministrazioni ferroviarie desiderano di scambiare in argomento le proprie idee con l'Ispettorato generale delle strade ferrate, ed a tale uopo hanno proposto la riunione di un'apposita conferenza in Roma.

><

Il Consiglio di Stato in sua adunanza recente ha ritenuto che si possa accettare l'offerta della Ditta Ansaldo e Comp. di Genova per la fornitura di undici locomotive a sei ruote accoppiate con relativi tenders, munite del freno Westinghouse.

Le dette locomotive saranno del tipo della locomotiva « Vittorio Emanuele » costruita dalla ex-Società delle ferrovie dell'Alta Italia e fabbricata nelle officine di quella Amministrazione per l'Esposizione di Torino, e dovranno servire per l'esercizio della ferrovia Succursale dei Giovi. — Il peso di tutte le dette locomotive sarebbe di chilog. 539,000 e quella dei tenders di chilog. 147,000; il prezzo convenuto per chilogramma di locomotiva è di L. 1.54 e per chilogramma di tender L. 0.89.

><

Il Consiglio di Stato in altre recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che si possa approvare il componimento delle vertenze insorte fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Morosi e Calderai, assuntrice dei lavori di costruzione del tronco Agropoli-Rutino della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

2° Che si possa approvare il progetto dei lavori di adattamento nella stazione di Brindisi per l'innesto della nuova linea Taranto-Brindisi, e che convenga affidarne la esecuzione alla Società esercente la rete Adriatica;

3° Che si possano approvare tanto il progetto quanto gli atti di sottomissione dell'Impresa costruttrice, relativi alla sostituzione di un viadotto in ferro al muraglione a secco di sostegno della parte più alta del rilevato fra i chilometri 19.315 e 19.500 del tronco Arpino-Sora, nella ferrovia Avezzano-Roccasecca. La maggiore spesa complessiva presunta per la costruzione del viadotto sarebbe di L. 407,400.

><

Il Presidente della Commissione per la ricognizione, valutazione e consegna del materiale ruotabile e di servizio della rete Sicula ha chiesto alla Direzione generale delle ferrovie stesse una proroga di altri sei mesi all'esaurimento del mandato affidatole.

><

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno chiesto al R. Ispettorato generale delle ferrovie l'autorizzazione di concedere anche per l'anno 1887 che siano, in via di rimborso, applicati ai trasporti di tabacco greggio a piccola velocità in vagoni col carico minimo di 8 tonnellate da Budapest a Marsiglia, i prezzi speciali consentiti per il 1886, per il percorso Peri-Ventimiglia.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Belluno-Feltre-Treviso ha sottoposto all'approvazione superiore il progetto per l'impianto di un binario indipendente fra la Stazione di Treviso e la fermata di San Giuseppe, binario riconosciuto necessario dalla Commissione all'uopo delegata dal R. Ispettorato delle ferrovie.

><

Il Ministero del Tesoro, sentito il favorevole avviso della Direzione Generale delle Gabelle, ha partecipato al R. Ispettorato delle ferrovie che non ha alcuna obiezione a sollevare a che sia adottato il nuovo prontuario di prezzi proposto dalle Amministrazioni interessate per i trasporti in servizio cumulativo fra la Società di Navigazione del Lago di Como e quelle delle ferrovie del Mediterraneo, dell'Adriatico, e Santhià-Biella, via Como-Lecco-Colico. Col detto prontuario, in confronto di quello vigente, si introducono sensibili diminuzioni di tariffa intese ad agevolare talune produzioni locali, e per attirare alla ferrovia ed alla naviga-

zione del lago di Como il trasporto di merci e derrate che ora si effettua per altra via.

><

Sappiamo che il 7 andante venne aperta dalla Società del Mediterraneo la gara pel consolidamento della frana fra i Km. 143 + 535 e 140 + 582 della linea Eboli-Metaponto.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 183,365 per l'applicazione del freno Westinghouse a N. 18 treni diretti.

L. 2,000 per l'impianto d'una comunicazione telefonica fra la stazione di Casale, il bivio Mortara ed il bivio Asti, sulla linea Valenza-Vercelli.

L. 2,400 per la riposizione in opera di una bilancia a tre ponti nell'officina locomotive di Milano P. N.

L. 4,500 pei lavori già eseguiti allo scopo di ristabilire il passaggio sul torrente Torbido al Km. 5,333.96 del tronco Reggio-Villa S. Giovanni.

L. 4,500 occorse pei lavori di ripristino sulla tratta Reggio-Villa S. Giovanni, in seguito ai guasti prodotti dalla piena dell'autunno 1885.

L. 501.94, quota parte a carico dello Stato nella spesa per la sostituzione dei cancelli al passaggio a livello N. 1 della linea Savona-Bra.

><

Nella seduta del Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, tenutasi ieri, 14, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Giovanna Accampora vedova Tripoti per acquisto dalla stessa di terreno occorrente per l'ampliamento delle officine dei Granili. Importo L. 129,092.12.

Colla Ditta Anna Accampora-Montuoro per acquisto dalla stessa di altro terreno come sopra. Importo L. 114,948.25.

Colla Ditta Gagliardi Andrea di Sacconago per acquisto di cotone in filetto. Importo L. 36.400.

Colla Ditta Gregorini di Lovere per acquisto acciaio. Importo L. 15,708.

Colla Ditta Bianchi di Como per acquisto di cotone in filetto. Importo L. 17,250.

Col Municipio di Torino per concessione ed esercizio dei binari di comunicazione fra la stazione di P. S. ed i Magazzini Generali *(doks)* della città.

Colla Società di esportazione ed importazione di derrate alimentari C. Garavaglia e C. di Milano pel trasporto di vini nostrani, mosti, ecc., in destinazione all'estero a piccola velocità.

Colla Società di esportazione agricola Cirio di Torino pel trasporto a piccola velocità di derrate come sopra.

><

Il Regio Ispettorato Generale avendo ora confermato le aggiudicazioni provvisorie fatte dalla Direzione Generale delle ferrovie del Mediterraneo per la fornitura dei carri e carrozze, di cui abbiamo dato dettagliata notizia nel *Monitore* del 22 dicembre u. s., tale fornitura venne definitivamente deliberata alle Ditte ed ai prezzi che abbiamo indicati.

Venne pure dal detto Ispettorato confermata l'aggiudicazione delle molle, nel modo indicato nel nostro numero precedente, e che formò oggetto di gara del 29 dicembre u. s.

><

Dall'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo vennero fatte in questi giorni alcune nomine nel personale superiore e prese diverse disposizioni di qualche importanza. Le pubblichiamo nella rubrica seguente delle *Notizie Ferroviàrie Italiane*, a cui mandiamo il lettore.

><

LA GRANDE GALLERIA DELLA SUCCURSALE

Riceviamo dall'egregio nostro amico cav. ing. Vincenzo Ferrari la seguente che, pregati, pubblichiamo:

Pregiatissimo amico:

« Scrivo a te, perchè le poche cose, che voglio dire, *sine ira et studio*, stanno bene in un giornale, quale è il tuo, che non ha vincoli politici, ed è alle materie tecniche adatto.

« Intendo parlare della Galleria di Ronco; la *Succursale* di quella dei Giovi.

« Su tale Galleria hai pubblicato nel precedente numero un parere degli illustri colleghi Curioni e Copello, e su pei giornali politici va sviluppandosi una polemica, alla quale manca la base: la perfetta conoscenza delle cose.

« Ho avuto l'occasione di esaminare e studiare fin da principio il progetto di quella Galleria, e di visitare spesse volte i lavori, specialmente dalla parte di Genova, che è la più difficile a costruirsi; e posso parlare, come si dice, con conoscenza di causa.

« L'accusa a carico dell'autore del progetto per errori siano tecnici, siano di apprezzamento si formulò subito, ai primi casi un po' difficili, che si presentarono al perforamento; e andò via via ingrossando, a mano a mano che le circostanze si fecero peggiori, sino al punto, che poco mancherebbe a intimargli il risarcimento dei danni.

« Ora io dico — e il lettore imparziale sarà tosto della mia opinione, ancorchè non s'intenda dell'arte dell'ingegnere — io dico, che quell'accusa, lanciata dapprincipio senza esame, è divenuta poi una vera e flagrante ingiustizia; contro la quale io, vecchio ingegnere di ferrovie, non posso a meno di alzare la voce, non fosse che per la solidarietà che deve, che dovrebbe stare fra colleghi.

« Il mio ragionamento è semplicissimo.

« Si vuole da *molte parti*, e da *moltissime persone interessate* ed *influenti*, per ragioni di pubblico vantaggio (più o meno) un'opera pubblica: ma, per rendere il boccone finanziario adatto alla forza di inghiottimento di chi deve pagare il conto, *si raccomanda*, se pur non *si impone*, a chi deve fare il progetto, di tenere il *preventivo entro i più stretti limiti*, che talvolta persino sono *presignati*.

« Questo è il caso della *Succursale*.

« L'autore del progetto non aveva, che un mezzo per eseguire lo incarico; e questo mezzo consisteva nel supporre che la Galleria si sarebbe costrutta *nelle circostanze più favorevoli*.

« All'atto pratico: se le circostanze fossero andate a segno; niente di meglio — La Galleria sarebbesi terminata nel tempo prefisso — La spesa sarebbe riuscita quale era preveduta — L'Appaltatore avrebbe conseguito il giusto compenso che gli è dovuto.

« Nel caso contrario; mutatesi in peggio le circostanze, nulla avrebbe impedito, che, secondo scienza si accomodassero alle difficoltà i rimedi, secondo giustizia i prezzi ai lavori, con quella proporzione, che i fatti stessi avrebbero con tutta l'evidenza suggerito: e l'ultimo risulta-

mento sarebbe stato codesto — I bisogni del commercio ecc., ecc. soddisfatti, e l'opera pubblica pagata per quanto vale.

« A questo sistema si dovette attenere chi fece il progetto: sistema non solo razionale, ma saggio: perchè (occorre dirlo?) se il progetto si fosse fatto colla previsione di gravissime difficoltà, e con prezzi adeguati, e le circostanze non fossero riuscite gravi come era preveduto, chi avrebbe potuto obbligare l'appaltatore a restituire il di più? E suppongo, che quel tale boccone non avesse fatto intoppo alla gola!

« Questo apprezzamento della situazione non isfuggì al criterio dell'illustre Biglia. Egli pel primo, non sì tosto ebbe assunta la somma delle cose, vide la sproporzione che via via si andava manifestando fra i prezzi della tariffa contrattuale e i lavori da fare: Egli pel primo iniziò lo studio dei compensi, accordandone, con saggia parsimonia, una parte a misura che la correspettività necessaria fra lavoro e prezzo lo esigeva.

« Io non intendo a fare torto al Direttore, che gli successe, e che io stimo assai: tanto meno, che ignoro entro quali limiti egli potesse, e possa esercitare l'alto ufficio suo: ma certo è, che il Biglia mostrossi sempre padrone della situazione; e i provvedimenti da lui ordinati furono sempre improntati di perfetta conoscenza dell'arte — certo è, che se egli fosse rimasto Direttore dell'opera, colla libertà d'azione, di cui godeva, non si lamenterebbe oggi e la sagoma *sfiancata* o *depressa;* e l'arco rovescio di *scarsa saetta;* e il rivestimento di mattoni, che *non resiste alle pressioni,* ecc., ecc.

« Il Biglia, per sicuro, senza fare, o far fare troppi calcoli, avrebbe detto fra sè e sè:

« Il rivestimento di mattoni, in certi tratti, sotto cotali pressioni, grosso oltre un metro non vale, perchè non si può mai ottenere che lavorino in quei vôlti più di due o tre *teste,* e queste si frantumano, e quelle che succedono ancor più facilmente si stritolano — Dunque sezione minore, pietra o granito; con grandissimo risparmio nella spesa dello scavamento a compenso del maggior costo del granito in confronto dei mattoni.

« Il rivestimento si sforma in tutte le direzioni, ma più specialmente dall'alto al basso; la platea da concava diventa convessa: dunque sagoma circolare perfetta, e fors'anche leggermente ovoidale all'asse maggiore verticale.

« E avanti, senza tanti studî, e ricerche, e analisi, e inchieste, e convenzioni, e quistioni; la Galleria sarebbe oggi presso il suo compimento.

« Invece: magro compenso in vero! Invece si grida, contro l'appaltatore, che non mantiene i patti (è la montagna che non li mantiene, i patti, o che non ne fece mai!); si grida contro l'Amministrazione, che getta il pubblico denaro, si piange sui contribuenti! Ma, fammi un po' il piacere, dilettissimo amico mio, di rispondermi categoricamente a ciò che vado a dire:

« Il Ministero dei Lavori Pubblici è, o non è *per eccellenza competente in soggetta materia?* È o non è per antonomasia il **costruttore dell'opera pubblica?** Se lo è, come per dovere si deve ritenere sia; è egli possibile, che paghi un'opera pubblica, che si va facendo sotto gli occhi suoi, di più di quello che vale? Si vorrebbe forse, che lo Stato godesse, usufruisse per *cinque lire* una cosa che costa assolutamente *dieci?* Sarebbe codesta una magnifica operazione finanziaria; non c'è che dire; ma tutto sta nel trovare chi *gentilmente si presti* a dare del proprio le altre cinque lire!

« *Aqui està el busillis!* »

Addio tanto tanto.

Torino, 14 del 1887.

VINCENZO *ing.* FERRARI.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Un ordine generale di servizio porta a conoscenza del personale che il Consiglio d'Amministrazione, dietro proposta del Direttore Generale, ha nominato a Vice-Direttore Generale il signor ing. comm. Gaetano Ratti, il quale rappresenterà il Direttore Generale, nei casi di assenza o d'impedimento.

— Un altro ordine generale di servizio porta pure a conoscenza del personale che il Consiglio d'Amministrazione, sopra proposta del Direttore Generale, ha deliberato le seguenti promozioni di grado nel personale superiore del segretariato: il segretario-capo aggiunto signor cav. ing. Giuseppe Lampugnani è nominato segretario-capo della Direzione Generale. — I f. f. d'ispettori principali signori cav. dottor Carlo Faifofer e cav. Michele Termidoro sono nominati Ispettori principali della Direzione Generale.

Il sig. cav. Luigi Lampugnani, sotto-segretario alla Direzione Generale, è nominato segretario della Direzione del l'Esercizio di Torino, grado pareggiato a Capo Divisione.

— Infine un terzo ordine generale di servizio stabilisce nel modo seguente l'ordinamento della Ragioneria Centrale:

« La Ragioneria Centrale concentra tutti i fatti amministrativi, li rivede, li classifica a seconda della loro natura, e ne determina periodicamente i risultati, mediante appositi rendiconti che rassegna alla Direzione Generale ed al Consiglio d'Amministrazione, e mediante il bilancio generale da sottoporsi all'approvazione dell'Assemblea degli Azionisti.

« La Ragioneria Centrale esercita colle più late facoltà ed in base alle leggi dello Stato, alle convenzioni del Governo, ai patti contrattuali, ai regolamenti in vigore, alle disposizioni della Direzione Generale ed alle deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione, il controllo d'ordine e di merito su tutti gli atti amministrativi emanati dai diversi servizî; cura la conservazione dell'ente patrimoniale, e sorveglia il funzionamento delle stazioni, dei magazzini, delle officine, dei fondi di scorta, e di quant'altro può, nel campo amministrativo, avere influenza sugli interessi della Società ».

Fissate la composizione e le attribuzioni dei singoli Uffici, l'ordine di servizio stabilisce:

« Il Ragioniere Centrale ha la suprema direzione e vigilanza di tutti gli Uffici; egli è coadiuvato da due aggiunti più specialmente preposti, l'uno alla Divisione dei Prodotti, l'altro alla Divisione delle Spese e del Servizio finanziario. Però i detti Funzionari oltrechè sugli Uffici costituenti le Divisioni rispettive, esercitano eziandio la loro diretta vigilanza anche sugli Uffici componenti il Servizio Centrale e rispettivamente:

« L'Aggiunto per la Divisione dei Prodotti sull'Ispettorato — sull'Ufficio dei reclami — sull'Ufficio di Segreteria e Protocollo — e sull'Ufficio Centrale di statistica.

« L'Aggiunto per la Divisione delle Spese e del Servizio finanziario sugli Uffici delle Casse.

« La firma della corrispondenza e dei documenti di qualsiasi natura è di massima riservata al Ragioniere Centrale; però i carteggi colle Stazioni, colle Amministrazioni ferroviarie italiane e coi Servizi, e gli atti d'Ufficio del Controllo Prodotti e del Controllo del Materiale e della Trazione residenti a Torino, in quanto solo riguardino il loro particolare funzionamento, sono firmati per il Ragioniere Centrale dai rispettivi Capi-Controllo.

« In caso di assenza o di impedimento del Ragioniere Centrale i due Aggiunti lo suppliscono, ognuno per **la sua**

parte, nella dirigenza, nella firma ed in ogni altro particolare di Servizio, sostituendosi anche, occorrendo, fra di loro a perfetta vicenda ».

— Con deliberazione presa nella seduta del 17 dicembre il Consiglio d'Amministrazione, sulla proposta della Direzione Generale, ha conferito il grado di Aggiunto al Ragioniere Centrale ai signori: Bondimaj cav. Agostino (Divisione Prodotti) già Ispettore principale della Ragioneria Centrale — Arici cav. Marco (Divisione Spese e Servizio finanziario) già Capo del Controllo delle Spese.

— Nella stessa seduta, su conforme proposta della Direzione Generale, furono pure approvate, nel personale Superiore della Ragioneria Centrale, le seguenti altre nomine: Gabinio cav. Antonio — Sotto-Capo Controllo, nominato Capo-Controllo dei Prodotti — Squarise cav. Giuseppe — Ispettore, nominato Capo del Controllo del Materiale e Trazione — Tuninetti cav. Giuseppe — Ispettore, nominato Sotto-Capo Controllo dei Prodotti.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale della Rete adriatica ha presentato all'approvazione del Governo i seguenti progetti:

Prolungamento del secondo binario nella stazione di Potenza-Picena-Lucca-Bologna-Otranto, spesa presunta, L. 11,700.

Ricarico della massicciata sul tratto compreso fra la fermata di Ca'Tron e la stazione di S. Donà di Piave, linea Mestre-S. Donà-Portogruaro, spesa presunta, L. 16,700.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Barletta, spesa presunta, L. 19,800.

Rifacimento di due deviatoi nella stazione di Vicenza, spesa presunta, L. 5,450.

Rifacimento con rotaie d'acciaio del binario tuttora armato in ferro, fra i chilometri 51+328 e 64+838 della linea Padova-Pontelagoscuro, spesa presunta, L. 351,700.

Rifacimento in acciaio di binari e deviatoi ora armati in ferro sul tronco Borgoforte-Suzzara della linea Mantova-Modena e rinnovamento di alcuni tratti di binario armato in acciaio sul ponte di Borgoforte e sopra taluni ponticelli della linea medesima, spesa presunta, L. 218,700.

Rifacimento in acciaio di m. 1566 di binario ora armato in ferro lungo il tronco Dossobuono-Villafranca della linea Verona-Mantova, spesa presunta, L. 45,000.

Consolidamento della trincea di Magione tra i chilometri 227+371 e 227+707 da Roma sulla linea Terontola-Foligno, spesa presunta, L. 30,500.

Costruzione di N. 21 cessi e N. 21 lavandini in altrettante case cantoniere della linea Parma-Brescia-Iseo, spesa presunta, L. 10,740.

— La stessa Direzione generale ha rassegnato all'Ispettorato delle ferrovie il progetto esecutivo del tronco da Rubicone a Rimini, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, nuovamente modificato in conformità alle prescrizioni fattele dal Ministero.

— I prodotti approssimativi del traffico ottenuti durante il mese di novembre p. p. sulle ferrovie dell'Adriatico, ivi compresa la navigazione del lago di Garda, sono i seguenti:

Viaggiatori	L.	3,307,055.62
Bagagli e cani	»	136,135.20
Merci a grande velocità . .	»	1,057,502 28
Merci a piccola velocità . .	»	4,298,905.09
Introiti diversi	»	132,671.46
Totale		8,932,269.65

I prodotti dei mesi precedenti dell'esercizio essendo rilevati a L. 31,704,741.61, i prodotti complessivi del periodo compreso fra il 1° luglio ed il 1° dicembre 1886 ammontano in complesso a L. 40,637,011.26.

I chilometri in esercizio, compresi i 112 del lago di Garda, al 1 dicembre p. p. sommavano a 4712.

Ferrovie della Sicilia. — Il Consiglio d'amministrazione della Società per le ferrovie della Sicilia ha approvato nella seduta del 4 gennaio le proposte del Direttore generale per promozioni, aumenti di stipendio e gratificazioni a favore di circa 500 agenti e impiegati della Società, per un importo di L. 45,000 annue. Tenendo conto degli aumenti di stipendio accordati nei mesi antecedenti, si ha che la maggior spesa accollatasi dalla Società per migliorare le condizioni dei suoi impiegati è di circa L. 60,000 all'anno.

— I prodotti generali approssimativi dell'intero semestre dal 1° luglio al 31 dicembre 1886 salirono a L. 4,476,310.53, e mentre nello stesso periodo del 1885 furono di L.3,995,345.26, ottenendosi un aumento di L. 480,965.27 (vedi il dettaglio nella tabella prodotti in fine).

Ferrovia Suzzara-Ferrara. — Con un atto del 22 dicembre 1886 si è costituita in Milano una Società per l'esercizio della ferrovia Suzzara-Ferrara con un capitale di L. 2,500,000 costituita da 5000 azioni di 500 lire l'una, interamente versato per 3[10. La durata della Società è di 99 anni.

A membri del primo Consiglio vennero eletti nell'atto costitutivo i signori: Giuseppe Pisa, ing. Antonio Spasciani, cav. dott. Ugo Pisa, ingegnere Giulio Pesaro, ing. Jacopo Mazzorin, ing. cav. Emilio Boccalari, ing. Achille Zavanella.

Ferrovia Messina-Saponara. — Sono in corso trattative fra il regio Ispettorato delle strade ferrate e la Impresa Bianchi, costruttrice del tronco da Messina a Saponara, nello scopo di concretare un atto di sottomissione che, tacitando tutte le vertenze sollevate dalla Impresa stessa, la metterebbe in condizioni di assumere impegno formale di dar compiuti i lavori del tronco prima dello scadere del corrente anno. L'opera più in ritardo lungo il tronco stesso sarebbe la grande galleria Peloritana, per la quale al 15 dello scorso mese restava tuttora da scavare un nucleo di m. 1965.

Ora però che i cantieri meccanici sono al completo e che le perforatrici trovansi in buono stato di funzionamento, per ottenere che la galleria fosse compiuta per l'epoca preaccennata basterebbe in ciascuno dei due imbocchi scavare giornalmente m. 3,22; media questa che presentemente si è già oltrepassata.

Direttissima Roma-Bologna. — La Commissione fiorentina del Comitato popolare per una ferrovia direttissima Bologna-Firenze-Roma è stata ricevuta dal Ministro dei LL. PP., al quale furono presentati gli studii di massima particolareggiati del tronco Bologna-Firenze per le valli del Setta e del Bisenzio.

La Commissione era rappresentata dall' on. Peruzzi e dall'on. Vitta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Martedì scorso s riunì in Milano il Comitato milanese del Sempione.

Di questo Comitato fanno parte i senatori Robecchi e Villa Pernice, i deputati Canzi, Colombo, Mussi, Bianchi Giulio e i signori: ingegneri Parravicini, Sala Luigi, Tagliasacchi, ing. Bianchi Giuseppe.

Presiedeva il senatore Robecchi, il quale avvertì che scopo della riunione era quello di riaffermarsi e di riprendere l'agitazione a pro' della ferrovia attraverso il Sempione. Accennò al lavoro compiuto dagli svizzeri, che lascia credere prossimo uno scioglimento della questione.

Ricordò che il Comitato milanese aveva fatto studiare un progetto per la linea Arona-Ornavasso — che deve servire di raccordo — e che un Comitato di Arona aveva fatto domanda al Ministero perchè questa linea sia inclusa nei mille chilometri.

Il Comitato prese atto di queste comunicazioni e decise di mettersi in comunicazione con il Comitato svizzero pel Sempione che ha sede a Losanna, appoggiando intanto presso il Governo la domanda del Comitato d'Arona perchè il tronco Arona-Ornavasso venga compreso nei mille chilometri.

Ora si cercherà di promuovere fra le provincie di Milano, Novara, Genova, Piacenza, ecc., un accordo per

un'azione comune, affinchè il valico attraverso al Sempione diventi presto un fatto compiuto.

— Il 12 corrente si è poi riunita a Losanna la Conferenza intercantonale, la quale ha discusso circa il modo di procurarsi i mezzi finanziari con cui assicurare l'immediata esecuzione del traforo del Sempione.

Vi erano i rappresentanti dei governi cantonali di Vaud, Friburgo, Vallese, Ginevra, Neuchâtel, la Società delle ferrovie della Svizzera occidentale e del Sempione e la Banca ferroviaria svizzera.

Fu deliberato che le decisioni prese dalla Conferenza saranno sottoposte immediatamente ai rispettivi Gran Consigli per essere approvate.

In complesso, sette milioni si possono ritenere assicurati. Quattro altri ne darà la Confederazione, secondo gli impegni già assunti. Con le sovvenzioni dei cantieri di Ginevra e di Neuchâtel non sarà difficile raggiungere e forse sorpassare i quindici milioni richiesti. Si confida che le città italiane più interessate concorreranno pure. In tal caso i lavori per la ferrovia del Sempione potranno prestissimo cominciare, essendo tutto pronto.

Ferrovia funicolare Rütli-Seelisberg. — La sezione di Altorfo della Società federale del Rütli ha risolto ultimamente all'unanimità di eccitare il Comitato centrale della Società stessa a ricorrere al Consiglio federale perchè abbia ad impedire la manomissione di quel santuario svizzero, rifiutando la concessione per la progettata ferrovia funicolare.

I tramway elettrici in America. — Malgrado i numerosi esperimenti di trazione elettrica già eseguiti negli Stati Uniti coi sistemi Daft, von Depoële, ecc., gli americani hanno voluto esperimentare anche l'applicazione degli accumulatori. A tale effetto hanno costrutto a Nuova York una linea sulla quale circolano attualmente vetture elettriche del sistema Julien, simili per sistema a quelle che hanno ottenuto un così brillante successo all'Esposizione di Anversa e che funzionano regolarmente a Bruxelles e ad Amburgo.

Il numero di accumulatori e la potenza del motore furono però aumentati.

È noto che negli Stati Uniti una vettura non è mai al completo; il numero dei viaggiatori non è limitato; si fanno entrare quanti vi possono capire. Avviene talvolta che un tramway il quale in Europa sarebbe ritenuto capace di 30 persone ne trasporti 70 od 80. Si dovette perciò regolare la forza motrice in conformità.

La vettura elettrica circola nella ottava *avenue;* la lunghezza del percorso è di circa 8 chilometri.

Si annunzia inoltre che il sistema Julien sarà ben presto applicato ai tramway di Rio de Janeiro. I primi esperimenti avranno luogo, dicesi, durante il mese corrente.

Notizie diverse

Carbon fossile italiano. — Da qualche tempo si stanno facendo delle ricerche di carbon fossile a Bonvegno nella Val Trompia dai signori ingegneri William Scott e Bianchetti, d'accordo colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

Da tali ricerche risulta che le speranze di un esito felice vanno prendendo corpo ogni giorno più e che si può assicurare coll'appoggio della scienza, che ormai si è alla vigilia della vittoria.

Già si sono traversate, stando sempre nei così detti terreni carboniferi, le serie delle stratificazioni delle roccie dell'epoca, eguali a quelle che si riscontrano nei luoghi ove si estrae il carbon fossile.

A pochi metri di profondità si ebbero già quasi tutti i cambiamenti delle roccie che abitualmente e regolarmente si devono succedere prima d'arrivare al giacimento in questione. Si perforarono gli schisti micacei, le durissime quarziti, intercalate da arenarie bianche e brune con traccie di carbone, e infine le arenarie rosse della vera epoca carbonifera, ed ora si stanno traversando gli schisti argillosi rossi che indicano chiaro non essersi fatta una falsa strada.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 15 gennaio 1887:

Titolo		Prezzo
Azioni Ferrovie Meridionali		L. 779,50
» » Mediterranee		» 593
» » Sicule		» 625
» » Sarde (preferenza)		» 280
» » Palermo-Marsala-Trapani		» 417
» » Gottardo		—
Buoni Ferrovie Meridionali		» 545
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena		» 302
» » Monte Ceneri		» 515
» » Novara-Seregno		» 259
» » Palermo-Marsala-Trapani		» 323,50
» » »	2ª emiss.	» 317
» » Centrale Toscana		» 530
» » Meridionali		» 328
» » Sarde, serie *A*		» 326
» » » serie *B*		» 323
» » » 1879		» 328,50
» » Pontebba		» 485
» » Nord-Milano		» 280
» » Meridionali Austriache		» 321

VERSAMENTI

Società Anonima della Ferrovia Modena-Vignola. — Il Consiglio di Amministrazione della Società Anonima della Ferrovia Modena-Vignola, in seduta del 2 gennaio 1887, ha deliberato la chiamata degli ultimi cinque decimi delle azioni sociali, i cui versamenti dovranno farsi alla Cassa sociale in Milano, piazza Belgioioso, n. 2, alle seguenti scadenze:

6° decimo entro il 27 gennaio 1887 — 7° decimo entro il 12 febbraio 1887 — 8° decimo entro il 1° marzo 1887 — 9° decimo entro il 15 marzo 1887 — 10° decimo entro il 1° aprile 1887.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei L. P. e prefettura di Grosseto (17 gennaio, ore 10 ant. definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione del 1° canale diversivo di Ombrone, dal ponte Tura al termine X, provvisoriamente deliberato nell'asta del 4 gennaio al Ministero, al sig. Sighieri Giovanni col ribasso del 5,45 0[0 su L. 170,004,53 (V. N. 50 del *Monitore*).

Comune di Arcidosso (19 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato in Arcidosso, ad uso di scuola ed ufficio comunale. Importo L. 54,523.22. Lavori compiuti entro 18 mesi. Cauzione provvisoria L. 2700; definitiva 5400. Fatali a giorni 8.

Sezione del Genio Militare di Foggia (19 gennaio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Appalto delle opere occorrenti per aggiungere un cortile esterno alla caserma S. Antonio in Foggia. Importo L. 17,000. Deposito L. 1700. Lavori ultimati entro 120 giorni.

Comune di Raiano (21 gennaio ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'antico canale Corfinio (V. N. 1 del *Monitore*).

Prefettura di Roma (25 gennaio ore 11 ant., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto dei lavori per la deviazione della salita di S. Lorenzo compresa fra il chiavicotto delle bocchette ed il selciato di san Lorenzo nuovo, lungo la strada nazionale Cassia, quarto tronco, nel circondario di Viterbo, lunga m. 3989,22. Importo L. 71,324. Deposito L. 3800; definitivo il decimo (V. N. 50 del *Monitore).*

Ministero dei L. P. e prefettura di Livorno (25 gennaio, ore 12 meridiane fatali). Appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione generale del nuovo porto di Livorno e del canale settentrionale d'accesso deliberato provvisoriamente per L. 920,742,81 (V. N. 50 del *Monitore*).

Prefettura della provincia di Padova (27 gennaio, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto del lavoro di rialzo, ingrosso ed imbancamento dell'argine sinistro del fiume Frassine, a partire dal manufatto detto il Chiavicone fino al ponte in legno al sostegno Brancaglia. Importo L. 32,637. Deposito L. 3000; deposito per spese L. 550. Cauzione definit. il decimo. Lavoro compiuto in giorni 70.

Prefettura della provincia di Aquila (27 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di rettificazione e sistemazione del terzo tronco della strada nazionale N. 51, da Solmona a Ponte Titolo Giove, compreso fra il ponte sul Gizio sotto Pettarano e l'incontro con la strada attuale sotto la fontanella di Pettarano (lunga metri 1485,94. Importo L. 67,000. Lavori compiuti in 18 mesi. — Cauzione provvisoria L. 5000, definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Provincia di Chieti (27 gennaio, ore 10 ant., 1ª asta). - Appalto di tutte le spese e provviste relative alla costruzione della tubolatura e fontane, nonchè di tutte le opere e provviste per la sistemazione del tronco della strada comunale compreso fra la piazza ed il cimitero. Importo L. 47,829,61. Cauzione provvisoria L. 2391,48; definitiva L. 4782,96. Lavori ultimati in 9 mesi, fatali 12 febbraio, ore 10 ant.

Ministero dei L. P. e prefettura di Como (29 gennaio, ore 12 merid. fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale N. 106 Porlezza-Oria compreso fra l'abitato di Porlezza (sbocco della via Maggiore sulla piazza del Molo) e quello di Cima (piazza della Concordia) lunga m. 2,582,63 provvisoriamente deliberato nell'asta del 5 gennaio in prefettura al signor Ferrario Francesco, col ribasso del 28,07 0|0 su L. 138,710 (V. N. 51 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e prefettura di Cremona (29 gennaio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento della difesa di sponda in sinistra del fiume Po, interruzione di Spinadesco (m. 720). Importo L. 202,845. Deposito L. 12,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati nel termine di 120 giorni.

Aggiudicazioni definitive.

Direzione del Genio Militare di Venezia. — L'appalto per la costruzione di 2 casermette per tre compagnie alpine in Conegliano, nell'asta del 5 gennaio a Venezia fu aggiudicato al sig. Lucchetti Domenico per la somma di L. 170,814 (V. N. 51 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e prefettura di Rovigo. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla urgente difesa frontale dell'argine sinistro del Po, in località Ritiro S. Giovanni, nell'asta del 3 gennaio, fu in prefettura aggiudicato al signor Triossi Luigi, col ribasso del 20,07 0|0 su L. 135,148.

Causa Pia Luini in Cittiglio. — L'appalto per l'ampliamento del fabbricato dell'ospedale, nell'asta del 4 gennaio a Cittiglio venne definitivamente aggiudicato al signor Zuretti Antonio, domiciliato a Casalzuigno, per la somma di L. 49,602,85 (V. numeri 50 e 48 del *Monitore*).

Prefettura di Padova. — L'appalto del lavoro di difesa frontale, lungo la sponda sinistra di Brentone, nella località di S. Margherita, circondario idraulico di Padova, nell'asta del 4 gennaio, venne aggiudicato al sig. Mion Angelo di Camillo, domiciliato a Fiesso d'Artico per L. 36,681,90. (V. N. 51 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Ottobre 1886.

			G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil.	12	15.550 62	517 55	16 068 17
Torino-Lanzo	»	32	34.067 51	8.389 17	42.456 68
Settimo-Rivarolo	»	23	13.898 34	9.965 00	23.863 34
Santhià-Biella	»	30	29.705 83	24.062 89	53.768 72
Fossano-Mondovì	»	24	.4.789 81	124 96	4.914 77
Sassi-Superga	»	3	4.798 54	—	4.798 54
TOTALE			102.810 65	43.059 57	145.870 22

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dall' 21 al 31 Dicembre 1886 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1886	111.723 52	2.690 95	13.769 08	96.671 14	2.258 41	227.113 10
1885	124.838 15	2.630 30	13.318 49	114.050 19	2.254 50	257.091 63
Differenze	— 13.114 63	+ 60 65	+ 450 59	— 17.379 05	+ 3 91	— 29.978 53
	Dal 1° Luglio 1886 al 31 Dicembre detto.					
1886	2.108.136 86	44.851 73	238.652 43	2.046.196 73	38.472 78	4.476.310 53
1885	1.733.461 31	36.926 93	205.052 59	1.982.669 01	37.235 42	3.995.345 26
Differenze	+ 374.675 55	+ 7.924 80	+ 33.599 84	+ 63.527 72	+ 1.237 36	+ 480.965 27

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
SOCIETA' ANONIMA CON SEDE IN MILANO

Capitale sociale L. 135 milioni — interamente versato

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade Ferrate del Monferrato, il giorno 24 gennaio 1887, alle ore 1 pom., in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino Porta Nuova, si procederà alla tredicesima estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla ventunesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria**.

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione dell'anno 1887, sono di 30 Azioni e di 98 Obbligazioni ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari, a cominciare dal giorno 1° Luglio 1887.

Milano, li 20 Dicembre 1886. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Società Anonima d'Esportazione Agricola
CIRIO
Sede in TORINO.

Capitale Sociale Lire 5,000,000

A termine della deliberazione dell'*Assemblea generale* degli Azionisti, tenuta il 21 ottobre u. s., si sono formate le Azioni al portatore di L. **250** caduna.

Si rende noto che a datare dal giorno **6** dicembre **verranno ritirati i titoli al portatore** di L. **500** provvisoriamente emessi, e sostituiti con titoli nuovi. — Ogni Azione di L. **500 verrà cambiata** con **due Azioni** di L. **250 caduna.**

Il cambio si eseguisce alla *Sede della Società* (via Maria Vittoria n. 1, in *Torino*), dalle **10** alle **12** antim. e dalle **2** alle **4** pom.

Il Direttore generale
FRANCESCO CIRIO.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX — Sabato, 22 Gennaio 1887 — NUM. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

ANCORA DELLA GALLERIA
della Ferrovia succursale dei Giovi

Su questo palpitante argomento, e, diciamolo pure, di tutta attualità, l'egregio nostro amico l'ingegnere cavaliere Vincenzo Ferrari ci dirige una seconda lettera colla quale mette avanti una proposta che noi non possiamo che vivamente appoggiare. Una questione che dalle intangibili sfere della tecnica la si è voluta abbassare all'interesse di un negozio o di una speculazione, deve essere risolta da chi è affatto estraneo a cotesti affari e che s'inspira unicamente alla propria scienza e coscienza ed alla pratica di lavori ardui ed importanti, come quello della grande galleria di Ronco.

Ecco la lettera del Ferrari :

Pregiatissimo amico,

Altro che ricondurre la quistione ai suoi veri termini, nel terreno dei fatti, nel campo della discussione razionale e serena, come nella mia notoria ingenuità mi era lusingato di ottenere! La Polemica si è fatta anzi più viva, e violenta. E forse dico male dicendo *Polemica*, perchè, a dire il vero, non si legge guari nei giornali se non biasimi e accuse contro una sola delle parti contendenti.

Se ne dice di ogni risma e colore: che l'Impresa manca ai contratti, e, per via di *alte influenze*, ottiene dalle Amministrazioni dello Stato ciò che vuole: che i Giureconsulti a cui ricorre per consiglio sono interessati negli utili; che i Tecnici, al cui parere si riporta, o sono ignoranti, o non pratici, o peggio: e chi più ne ha più ne metta.

Io non discuto la buona fede d'alcuno, e la lascio stare dove si trova; ma non posso trattenere un atto di meraviglia, leggendo in un giornale, che le ha dette più grosse, il saggio consiglio che esso dà ai confratelli, di appurare la fonte delle notizie prima di propalarle.

Vuoi che te ne dica una? Ed è proprio per potertela dire, che ti scrivo.

Se io fossi l'Impresa Ottavi, o il suo Titolare, e fossi certo del fatto mio, « sotto l'usbergo del sentirmi puro », la vorrei fare finita una buona volta, e direi:

« Signori: la Polemica intorno alla mia condotta come
» Imprenditore di un'opera pubblica, varcati i limiti della
» discussione tecnica, ed amministrativa, ha messo mano
» (forse a corto d'altri mezzi) alle accuse contro l'onore,
» la reputazione mia, e degli esimî uomini, al cui con-
» siglio, al cui parere ho ricorso.

« Come si usa in somiglianti contingenze, io convocherò
» un *Giurì* di tre persone per quanto sarà da me supe-
» riori ad ogni eccezione, e versate rispettivamente in ma-
» teria tecnica, legale e industriale: inviterò l'Ammini-
» strazione dello Stato a fare altrettanto; e, a giorno
» fissato, in pubblica adunanza, esporrò all'onorevole con-
» sesso la storia della mia Impresa sotto il triplice aspetto
» tecnico, legale e industriale; e al verdetto che esso sarà
» per pronunziare, io fin d'ora mi sottometto. Non do-
» manderò provvedimenti, ma solo ed esclusivamente se
» io abbia fatto torto al mio nome, o se la mia Ammi-
» nistrazione non sia stata sempre immeritevole di accuse
» quali furono lanciate; *prudente* se vuolsi, *oculata* anche,
» ma nulla più ».

Perchè, a continuare per questa via delle accuse all'onore più o meno velate od esplicite, finiremo a non trovare più un galantuomo, che accetti di consigliarci, per timore di essere messo alla gogna come un furfante.

Io non la pretendo a dare consigli all'Impresa della succursale di Ronco; in ciò non entro nè punto nè poco, e potrebbe anche darsi, che fosse miglior consiglio tacere, e lasciar dire: ho parlato per la opportunità, che mi si è presentata di esporre una idea, che da anni (dal tempo

della, direi, celebre causa dell'Impresa Guastalla) tengo nella testa, per tentare di porre argine alle ingiuste accuse; e sarei lieto, se qualcuno la facesse sua, e la ponesse in atto, per farne la prova.

A proposito d'Impresa Guastalla, finirò con un ricordo, che calza all'argomento. A quei tempi l'Impresa Guastalla era sospettata (e i sospetti correvano lungo le colonne dei giornali) di avere corrotto i Magistrati dei Tribunali, delle Corti, delle Cassazioni e i Periti d'Ufficio, senza parlare dei funzionari minori.

Or bene, sforzandomi a fare del cinismo, e facendo i conti sulle dita, e pensando che si tratta di uomini insigni per onestà, per sapere, per fama, che sono all'apice della carriera, e che

« ai casti pensieri
Dalla tomba già schiudon la mente »,

io riusciva a somme per lo meno triple di quanto l'Impresa pretendeva esserle dovuto, e per le quali invocava perizie e sentenze.

Addio di nuovo.

Torino, 21 del 1887.

VINCENZO *ing.* FERRARI.

FORNITURE DI MATERIALE FERROVIARIO

Nella relazione dell'onorevole Romanin-Jacur, di cui demmo nel precedente numero un sunto abbastanza esteso, trovasi l'elenco delle forniture in corso di materiale mobile e di esercizio al 23 ottobre 1886, che riferiamo assai di buon grado qui sotto, affinchè quanti s'interessano dello sviluppo della industria nazionale possano riconoscere come le nostre Ditte vadano man mano sostituendo le Case estere e come possano già fornire la massima parte del materiale occorrente al servizio ferroviario.

LOCOMOTIVE. — *Agli stabilimenti nazionali* venne affidata la costruzione di n. 51 locomotive per un importo complessivo di L. 3,956,018, così ripartite: 16 alle officine di Pietrarsa, importo L. 1,274,010; 35 alla Ditta Ansaldo di Sampierdarena, importo L. 2,682,008.

Agli stabilimenti esteri venne affidata la costruzione di 90 locomotive per un importo complessivo di L. 4,363,322 così ripartite: Ditta Maffei di Monaco 26 locomotive, importo L. 1,374,620; Società Alsaziana 20 locomotive, importo L. 908,656; Ditta Borsig di Berlino 6 locomotive, importo L. 346,050; Ditta Henschel di Cassel 28 locomotive, importo L. 1,203,450; Società Viennese delle ferrovie dello Stato 10 locomotive, importo L. 530,546.

CARRI E CARROZZE. — *Gli stabilimenti nazionali* ebbero la fornitura di 315 carrozze e 2,451 carri per un importo complessivo di L. 8,615,544 che vanno così ripartiti: Ditta Miani e Venturi di Milano, carrozze 22, carri 1067, importo L. 2,789,911; Officine di Savigliano, carrozze 50 carri 578, importo L. 2,238,385; Grondona e Compagni (Milano) carrozze 122, carri 315, importo L. 1,768,212; Società Veneta (officine di Sant'Elena), carrozze 81, carri 226, importo L. 1,271,456; Fratelli Diatto di Torino, carrozze 40, carri 70, importo L. 420,980; Società Ausiliaria Italiana (Torino), carri 195, importo L. 126,600.

Gli stabilimenti esteri ebbero in complesso la fornitura di 48 carrozze e 120 carri per l'importo di L. 647,450, così ripartiti: Società Industriale Svizzera carrozze 30, importo L. 314,850; Ditta Wegniann Harkort di Cassel carrozze 18, importo L. 147,000; Nicaise e Delcure de la Louvière carri 120, importo L. 185,600.

ASSI MONTATI. — *Stabilimenti nazionali*: La Società Ausiliaria Italiana di Torino ebbe la fornitura di 958 assi montati per l'importo di L. 364,291.

Stabilimenti esteri: Casa Krupp, 2,234 assi montati, importo L. 546,555; Bochumer Verein assi montati 1,144, importo L. 290,039.

MOLLE A SPIRALE ED A BALESTRA. — Venne affidata la fornitura di 8,304 molle a spirale alla sola Ditta Raggio, Ratto e Tassara di Genova; come pure ad essa sola venne affidata la fornitura di 11,556 molle a balestra. Le due forniture importano L. 687,876.

COPERTONI PER VEICOLI. — Ne venne affidata la fornitura di n. 600 alla Ditta Giorgio Niccolini (Firenze) per L. 72,000, di altri 100 alla Ditta Salvatore Persicetti (Ancona) per L. 12,000.

L'importo totale di queste forniture fu di L. 19,555,095, e cioè per le Ditte nazionali di L. 13,707,729, e per le Ditte estere di L. 5,847,366.

LE OBBLIGAZIONI FERROVIARIE

(*Contin. e fine — V. Num. 2*).

SEQUESTRI, PIGNORAMENTI ED OPPOSIZIONI SUI TITOLI.

Art. 41. I sequestri, i pignoramenti ed ogni opposizione tendenti ad impedire il pagamento degli interessi dei titoli nominativi, e la traslazione, il tramutamento ed il rimborso dei medesimi debbono essere fatti a termini di legge, e regolarmente notificati alle Società, le quali sospendono ogni operazione di pagamento, di tramutamento, traslazione e rimborsi.

Art. 42. I sequestri, i pignoramenti e le opposizioni si risolvono o mediante giudicato che sia divenuto legalmente esecutivo per parte della Società, o mediante consenso di tutti gli interessati, che potrà essere prestato per semplice domanda con firma autentica.

Art. 43. Dei sequestri, pignoramenti ed opposizioni notificati alle Società, e della risoluzione di essi è preso nota dalle Società stesse sui conti individuali e sui registri di pagamento.

VERSAMENTI DEL RICAVATO DALL'ALIENAZIONE DEI TILOLI.

Art. 44. Il Ministero del Tesoro stabilirà le Tesorerie nel Regno e le Case bancarie all'estero, presso le quali dovranno essere versate le somme ricavate dall'alienazione delle obbligazioni.

Art. 45. Per ogni versamento la Tesoreria centrale e le Tesorerie provinciali rilasceranno una quietanza di entrata, con applicazione ad apposito capitolo del bilancio attivo dello Stato.

Art. 46. Per le quote che fossero versate all'estero le quietanze saranno date dal tesoriere centrale del Regno, mercè di regolare giro di fondi per portafoglio, tenuto conto dei corsi del cambio per il ragguaglio delle monete estere con l'Italia.

Art. 47. Per gli introiti fatti per conto di Comuni e di Provincie, le Tesorerie rilasceranno, occorrendo, vaglia del Tesoro commutabili in quietanza, come sopra, da parte delle Tesorerie provinciali, ove stanno iscritte le relative partite.

Art. 48. Nelle previsioni del bilancio il Governo proporrà in distinti capitoli gli stanziamenti relativi alle entrate ed alle spese inerenti alle obbligazioni ferroviarie; cosicchè le entrate che saranno previste nei bilanci attivi:

I. per il prodotto dell'alienazione delle obbligazioni fatte;

a) per costruzioni ferroviarie;

b) per le quote di concorso e di anticipazioni da parte di Comuni e di Provincie;

c) per conto delle Casse di aumenti patrimoniali;

II. per il ricupero delle annualità degli interessi e delle quote di ammortamento delle obbligazioni emesse per conto;

a) di Comuni e di Provincie;

b) delle Casse degli aumenti patrimoniali;

III. per le quote di concorso nelle spese ferroviarie addebitate ai Comuni ed alle Provincie, staranno di fronte alle spese;

I. nei bilanci del ministero dei lavori pubblici per le costruzioni ferroviarie;

II. in quelli del Ministero del Tesoro;

a) per le devoluzioni ai Comuni, alle Provincie ed alle Casse degli aumenti patrimoniali delle rispettive quote di prodotto delle obbligazioni alienate per loro conto;

b) il pagamento degli interessi e degli ammortamenti di tutte indistintamente le obbligazioni emesse.

Art. 49. Negli utili netti delle Società, di cui negli articoli 27 del contratto per la rete Adriatica, 24 di quello per la rete Mediterranea e 21 di quello per la rete Sicula, sono compresi gli utili netti che eventualmente realizzassero le Società con le emissioni e con il servizio delle obbligazioni garantite dallo Stato.

SERVIZIO DEI PAGAMENTI D'INTERESSE E DI RIMBORSO DEL CAPITALE DEI TITOLI.

Art. 50. Gli interessi semestrali delle obbligazioni verranno pagati alle scadenze del 1° luglio e 1° gennaio, all'estero sulle piazze che verranno designate di concerto fra il Ministero del Tesoro e le Società, e nel Regno:

a) presso la sede della Società;

b) nelle città a ciò designate di concerto fra il Governo e le Società, od a mezzo degli Istituti e delle Case bancarie che saranno indicate.

Art. 51. Il pagamento degli interessi dei titoli al portatore verrà eseguito verso esibizione delle cedole semestrali scadute.

Il pagamento delle rate semestrali sui titoli nominativi si farà agli esibitori dei titoli stessi sopra ricevuta dei medesimi, mediante appositi moduli di quietanza preparati dalle Società.

I pagamenti si faranno per il loro montare, depurato delle ritenute per le tasse di ricchezza mobile e di circolazione; la quale ultima, per l'art. 68 della legge 13 settembre 1874, n. 2077, viene calcolata annualmente sul valore di Borsa delle obbligazioni nell'anno precedente, o di quel minor tempo da cui dati l'emissione.

Il valore netto di ciascuna rata semestrale verrà, a cura delle Società, notificato mediante appositi avvisi che saranno pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*. Detti avvisi porteranno il *visto* del delegato governativo.

Art. 52. Il sorteggio delle obbligazioni, a cominciare dal 1896, avrà luogo annualmente presso la sede di ciascuna Società, alla presenza di un membro del Consiglio d'amministrazione, e coll'intervento del delegato del Governo, due mesi avanti il giorno in cui dovrà farsi il rimborso.

L'estrazione verrà fatta per centinaia d'obbligazioni.

L'estrazione dell'ultimo centinaio sarà tenuta valida solamente per il numero di obbligazioni che occorrerà per compiere il quantitativo dei titoli da estrarsi. I numeri eccedenti saranno di nuovo imbussolati.

I numeri estratti verranno resi di pubblica ragione, nel modo stesso indicato nell'articolo precedente.

Quindici giorni prima sarà dato avviso nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* del giorno in cui si farà l'estrazione.

Art. 53. Il rimborso del capitale nominale delle obbligazioni al portatore estratte annualmente verrà eseguito direttamente dalle Casse e dagli Istituti e Case bancarie incaricate, insieme al pagamento degli interessi alla scadenza 1° luglio.

All'atto del pagamento le obbligazioni saranno annullate con apposito timbro e mediante perforazione che dovrà farsi in guisa che restino intatti i segni caratteristici dei titoli.

Il rimborso del capitale nominale dei titoli nominativi avrà luogo mediante mandati di pagamento, che saranno emessi dalle Società su domanda dei titolari e previo lo adempimento delle prescrizioni, di cui all'art. 17, combinato coll'art. 22 del presente regolamento.

Art. 54. I portatori delle obbligazioni in corso di estinzione sono tenuti, prima della esibizione delle cedole per la riscossione di rate semestrali, a riscontrare le tabelle di estrazione che saranno affisse nei luoghi ove si fanno i pagamenti, onde accertarsi se i numeri d'iscrizione dei relativi titoli non vi si trovino compresi.

Indifetto di tale riscontro non si ha diritto a fare reclamo alcuno se le rate semestrali siano pagate, sebbene il titolo sia già stato estratto, e se alla domanda del rimborso del capitale vengono diffalcati da questo gl'importi delle rate semestrali state riscosse indebitamente.

Le obbligazioni rimborsate saranno calcolate a credito delle Società per il solo importo effettivamente pagato.

Art. 55. I pagamenti delle rate semestrali d'interessi e delle somme capitali fuori del Regno saranno fatte al cambio del giorno sull'Italia della piazza, nella quale avranno luogo, in base ai relativi listini ufficiali da depositarsi a giustificazione dei pagamenti stessi.

In mancanza di listini, o di cambi ufficiali sull'Italia, sarà sopperito con equipollenti dichiarazioni speciali.

Art. 56. I cassieri delle Società, e gli Istituti e le Case bancarie incaricate dei pagamenti dovranno, entro un termine da fissarsi dal Ministero del Tesoro d'accordo con le Società, compilare ed inviare alle Società medesime le contabilità dei pagamenti eseguiti, corredate delle obbligazioni, cedole, formule di ricevuta ed altri recapiti pagati.

Le contabilità dei pagamenti degli interessi saranno tenute distinte per iscadenze semestrali.

Art. 57. Le Società, in concorso o contradditorio degli uffizi di delegazioni governative, perforate di nuovo le obbligazioni e le cedole, procederanno alla verificazione delle contabilità e alla successiva registrazione delle obbligazioni rimborsate, e delle cedole, formule di ricevuta ed altri recapiti pagati.

Art. 58. Le contabilità con tutti i documenti che le corredano saranno custodite a cura degli uffizi di delegazione.

Art. 59. Le Società terranno regolari scritture-contabili dei pagamenti stati eseguiti in conto interesse e in conto capitale.

Art. 60. In conto delle somministrazioni da farsi alle Società pei pagamenti nel Regno ed all'estero sarà computato per ciascun semestre il montare delle quote non erogate nel semestre precedente e da valere ai pagamenti successivi, salve nuove somministrazioni per le quote arretrate che nel semestre stesso fossero soddifatte.

Art. 61. Presso la direzione generale del Tesoro saranno tenuti appositi conti correnti per notarvi a debito delle Società le somme che loro vengono somministrate 15 giorni innanzi ciascuna scadenza per i pagamenti sul semestre successivo, ed a credito delle Società medesime i relativi pagamenti con la valuta stessa dei 15 giorni innanzi a ciascuna scadenza, secondo le dichiarazioni di accertamento del delegato governativo sulle periodiche dimostrazioni delle Società pagatrici. La Direzione generale del Tesoro potrà far eseguire anche straordinarie ricognizioni sulle scritture e sui documenti d'ufficio delle Società prementovate.

Art. 62. I conti correnti, di cui all'art. precedente, saranno fruttiferi vicendevolmente al Tesoro come alle Società sulle somme dall'uno o dalle altre anticipate nel semestre precedente per sopravvanzi o per manchi di fondi alla chiusura semestrale, e cioè dagli ultimi 15 giorni che precedono il semestre successivo.

Art. 63. L'interesse sullo sbilancio dei conti correnti con le Società sarà regolato al saggio in vigore per i buoni del Tesoro, a scadenza di sei mesi, nel giorno stesso in

cui il Tesoro sia tenuto alle somministrazioni di fondi per i pagamenti del semestre successivo.

Art. 64. Del montare degli interessi per ciascun semestre sarà dato debito ovvero credito alle Società nel rispettivo conto corrente con la valuta, di cui al precedente art. 41, e gli interessi medesimi saranno attribuiti ad entrata ovvero ad uscita del bilancio dello Stato, secondo che trattisi di interessi attivi o invece di interessi passivi per il Tesoro.

Art. 65. Le somministrazioni di fondi, che le Società dovranno ricevere dal Tesoro 15 giorni innanzi ciascuna scadenza per i pagamenti del semestre successivo saranno fatte alle Società secondo le proposte di previsione che in base ai pagamenti dei semestri precedenti, e d'accordo col Delegato governativo, le Società medesime dovranno rassegnare alla Direzione generale del Tesoro almeno tre mesi prima della scadenza cui le somministrazioni stesse si riferiscono.

Art. 66. Qualora dal Tesoro fosse dato incarico alle Società di provvedere esse direttamente, in parte od anco in tutto, ai fondi occorrenti ai pagamenti fuori del Regno, senza essersi convenuto o prestabilito alcun prezzo fisso, dovrà essere reso conto documentato della spesa relativa. Il Tesoro, ove creda, potrà fissare di volta in volta, ed a misura delle variazioni cambio, il prezzo massimo, al quale potranno essere fatti gli acquisti. Il conto di queste spese sarà certificato regolare, ed ogni relativo documento sarà autenticato dal Delegato governativo presso le Società medesime.

Art. 67. Delle spese e dei risparmi di cambio per il servizio all'estero delle obbligazioni ferroviarie sarà tenuta ragione distintamente fra tutte le altre partite attinenti a pagamenti fuori del Regno, per le assegnazioni del bilancio, e per ogni effetto del pagamento e delle rimborsazioni relative.

Art. 68. Alla fine di ciascun quinquennio il Tesoro farà propria ed attribuirà ad entrata di bilancio la intera somma di interessi prescritti sulle obbligazioni ferroviarie, il cui capitale poi sarà parimente riscosso dal Tesoro ed attribuito al bilancio dello Stato per le quote colpite dalla prescrizione trentennale.

CAPO II.

Della sovvenzione di fondi a corpi morali, con emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, per la costruzione delle strade ferrate complementari.

Art. 69. Il Ministero del Tesoro, di concerto con quello dei Lavori Pubblici, procurerà, mediante emissione di obbligazioni, giusta il precedente capo I, i fondi che fossero chiesti da Provincie, Comuni o loro Consorzi, per costruzioni di ferrovie complementari; e li somministrerà ai richiedenti, contro garanzia di delegazioni sugli esattori delle imposte dirette da rilasciarsi dagli enti debitori, in numero non maggiore di 90.

Art. 70. Ciascuna delegazione non potrà importare un onere maggiore del quinto sulla imposta erariale dei terreni e fabbricati, per l'anno in cui il prestito verrà contratto, e nel computo del quinto di cui sopra sarà incluso l'ammontare delle delegazioni che dalla Provincia stessa o Comuni fossero già state rilasciate a norma delle leggi 27 marzo 1871, n. 131, e 8 marzo 1874, n. 1883, e dell'art. 17 della legge 27 maggio 1875, n. 2779.

Art. 71. Gli enti morali che abbisognassero di fondi per l'accennato titolo faranno pervenire la loro domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per mezzo della rispettiva Prefettura.

Le domande debbono essere:

a) per le Provincie sottoscritte dal presidente della Deputazione provinciale, corredate di copia autentica della deliberazione del Consiglio provinciale con cui fu approvata l'obbligazione del debito, precisare le spese a cui il prestito deve servire, l'epoca alla quale intendesi aver disponibile il capitale, il numero delle annualità nelle quali si propone di restituirlo, mediante delegazioni sulla sovrimposta fondiaria, comprovando ch'essa offra capienza per siffatta restituzione;

b) per i Comuni sottoscritti dal sindaco, come presidente della Giunta municipale, corredate di copia della deliberazione del Consiglio comunale, approvata dalla Deputazione provinciale, e contenere le indicazioni di cui sopra alla lettera *a*;

c) per i Consorzi sottoscritti dai singoli rappresentanti delle Provincie o Comuni che ne fanno parte, corredate di copia del decreto di costituzione del consorzio e di copia delle deliberazioni designate alla lettera *a*, se si tratti di consorzio di Provincie, ed alla lettera *b*, se si tratti di consorzio di Comuni, e contenere le indicazioni di cui alla lettera *a*.

Art. 72. Il Ministero dei Lavori Pubblici, quando creda ammissibile la domanda in tutto od in parte, la trasmette al Ministero del Tesoro, il quale, a mezzo delle rispettive Prefetture, invita l'ente interessato a deliberare sul vincolo di cessione della sovrimposta sui terreni e fabbricati irrevocabilmente per tutti gli anni cui si estendono le delegazioni, a meno che il mutuatario non saldi il suo debito prima della scadenza; e nella misura sufficiente ad eseguire l'intiero pagamento delle delegazioni stesse.

Art. 73. Fino a che la delegazione sia estinta non potrà essere destinata, vincolata od impegnata per altri usi od a garanzia di altri crediti verso le Provincie ed i Comuni emittenti, alcuna somma che provenga dalle sovrimposte di cui all'art. 70. Le sovrimposte destinate al pagamento delle delegazioni e finchè queste sieno estinte, sono parificate in tutto all'imposta principale, sia nei rapporti verso i contribuenti, sia in quelli verso lo Stato.

Art. 74. L'imposta delle delegazioni da emettersi dagli enti interessati sarà determinato dal Ministero del Tesoro e dovrà comprendere il valore nominale delle obbligazioni da esso alienate per ottenere il capitale chiestogli e l'ammontare degli interessi, tre per cento, calcolabili a ragione scalare in lire 1,50 per cento, dovendo il pagamento della somma portata da ciascuna delegazione avvenire a rate bimestrali, come per la fondiaria, anzichè in una sola volta a fine d'anno.

Per gli anni anteriori al 1896 le delegazioni potranno rappresentare soltanto l'ammontare degli interessi, e negli anni posteriori, oltre gli interessi, anche la quota di ammortamento del capitale in annualità fisse e costanti.

Art. 75. Le delegazioni devono rilasciarsi con la seguente formula:

Il ricevitore provinciale (o esattore comunale) di...... pagherà entro l'anno...... ed a bimestri posticipati, secondo la scadenza dei versamenti stabiliti per le imposte dirette, al Ministero del Tesoro, od al suo ordine, la somma di lire...... (in lettere e numeri), ritenendo la presente debitamente quitanzata per suo carico.

Art. 76. Le delegazioni debbono essere munite della marca da bollo corrispondente a una lira per ogni mille di valore da esse rappresentato, firmate dal presidente della Deputazione provinciale, se emesse dalla Provincia, o dal sindaco, se emesse dal Comune, e vistate dal ricevitore provinciale o dall'esattore comunale per gli anni in cui durerà il loro contratto d'appalto.

Art. 77. Alle scadenze dei pagamenti della fondiaria e cioè il 22 e 27 di ciascun bimestre, il ricevitore (o l'esattore) dovrà versare nella Tesoreria dello Stato la sesta parte della delegazione in corso, ricevendo altrettante quietanze da presentarsi in dicembre d'ogni anno all'Intendenza di finanza per ritirare la delegazione estinta, che il detto contabile produrrà nel suo conto con la Provincia o col Comune.

Art. 78. Nel caso di ritardato o mancato versamento, saranno applicate a carico del ricevitore (od esattore) le disposizioni per tali casi stabilite nella legge 20 aprile 1871, n. 192, e nel relativo regolamento.

Art. 79. Disposizioni speciali del Direttore generale del Tesoro regoleranno il servizio delle delegazioni presso le Intendenze di finanza e le Tesorerie.

Visto d'ordine di S. M.

Il Ministro delle Finanze. interim *del Tesoro*

A. MAGLIANI.

Il Ministro dei Lavori Pubblici

GENALA.

TRAFORO DEL SEMPIONE

(Contin. — V. N. 3).

—

Sistema Fell.

Il sistema Fell non sembra meritare un lungo esame; questo sistema, che sarebbe stato una soluzione ammissibile quando non esisteva il tunnel del M. Cenisio, nè quello del Gottardo, sarebbe un controsenso per il Sempione.

Senza voler entrare qui in una discussione completa di questo sistema, la Commissione deve segnalare ciò che, secondo il suo parere, gli impedisce di funzionare regolarmente.

La macchina Fell comporta oggidì due meccanismi indipendenti, uno si basa sulle ruote verticali nel modo ordinario, l'altro agisce su un insieme di ruote verticali e orizzontali.

Questo ultimo tipo, incontestabilmente più potente dei primi che hanno funzionato al M. Cenisio, è formato di due telai: un telaio porta la caldaia, i cilindri e il meccanismo che trasmette la forza motrice a tre copie di ruote verticali; l'altro telaio ha pure tre copie di ruote, riceve un secondo paio di cilindri, gli scorsoi orizzontali, il meccanismo di trasmissione, l'acqua e il combustibile.

L'accoppiamento delle ruote orizzontali, situate ai lati della rotaia centrale, è fatto per mezzo di ingranaggi, disposizione che i periti considerano sfavorevole in causa dei violenti urti, che daranno luogo a frequenti rotture.

L'intiero accoppiamento delle ruote orizzontali e verticali del secondo telaio si fa a mezzo di leve e di manovelle. — Ora il sistema orizzontale e il sistema verticale non hanno e non possono avere nessun rapporto tra loro. Quando uno agirà con una certa potenza, l'altro agirà con una potenza minore; ne risulteranno degli sforzi e delle resistenze; da ciò slittamenti, scosse, fermate, strappi violenti, infine tutte condizioni di un sistema di trazione irregolare e pericolosa. Di più, il sistema Fell non soddisferebbe allo scopo a cui mira la Svizzera; non potrebbe cioè prestarsi ai grandi trasporti.

La sezione delle maniglie dei tenditori d'attacco, essendo attualmente di 982 mm², la resistenza che si potrebbe imporre al gancio di trazione, in ragione di 6 Kg. per millimetro di sezione della maniglia, non arriverebbe che a 5982 Kg. Ammettendo 1 Kg., 6 per la resistenza al movimento delle ruote per tonnellata ad una velocità di 10 Km. sopra un piano diritto e 1 Kg. in più nelle curve di 250 m. di raggio, la resistenza totale per tonnellata, al movimento, sarebbe rispettivamente di:

92 Kg. 6 in rampa di 90 mm. e curve di 250 m.; donde carico di $\frac{5892}{92.6} = 64$ tonn.

82 Kg. 6 in rampa di 80 mm. e curve di 250 m.; donde carico di $\frac{5892}{82.6} = 71$ tonn.

72 Kg. 6 in rampa di 70 mm. e curve di 250 m.; donde carico di $\frac{5892}{72.6} = 81$ tonn.

Questi carichi sono completamente insignificanti e non permettono un serio traffico. Per esempio non si potrebbe rimorchiare, su una rampa di 90 mm. più di due vagoni della Compagnia internazionale dei vagoni-letto.

Se si obbiettasse che si possono mettere macchine in testa e in coda, si riconoscerebbe, anche in queste condizioni che il carico da rimorchiare non sorpasserebbe:

$64 + 64 = 128^t$ in rampa di 90 mm.
$71 + 71 = 142$ » 80 mm.
$81 + 81 = 162$ » 70 mm.

Però, la trazione con macchine Fell in testa e in coda non è ammissibile, sopratutto con simili rampe, potendo qualunque falsa manovra dei macchinisti dar luogo ad una rottura dell'attacco e le conseguenze sarebbero molto gravi. Non si potrebbe, in ogni caso, ammetterla per i treni viaggiatori e, anche con un massimo di 162 tonn., non sarebbe possibile soddisfare ai bisogni di un serio traffico di merci.

L'applicazione del sistema Fell alla traversata del Sempione condurrebbe certamente all'adozione di un materiale speciale di vetture e vagoni e a un trasbordo. Ora, qualunque trasbordo di viaggiatori o merci è inaccettabile per il Sempione; farebbe abbandonare questa via di comunicazione tanto dai viaggiatori che dalle merci.

Riassumendo, i prodotti che si otterrebbero non sarebbero affatto in rapporto colle spese.

È utile rammentare per memoria che al M. Cenisio, non si facevano treni a doppia trazione; vi erano ogni giorno due treni viaggiatori e due treni merci con viaggiatori; il carico lordo era di 28 tonn. per i treni viaggiatori e di 32 tonn. per i treni merci con viaggiatori. Il tonnellaggio lordo trasportato mensilmente era di 6.000 tonn. ossia 72.000 tonn. per anno.

I vostri periti sono dolenti di dover dare un giudizio poco favorevole alla proposta del signor Fell, di cui essi molto stimano l'intelligenza, il carattere e il lavoro.

Sistema Agudio.

Il signor Agudio presentò un progetto modificato per appropriarlo al passaggio della sommità del Sempione. Secondo questo progetto, la lunghezza totale della linea tra Briga e Gondo sarebbe di 24 chilom., divisi in quattro tronchi di 6 chilom. Ognuno di questi tronchi funzionerebbe indipendentemente dai vicini, come tante ferrovie funicolari consecutive — il primo abbandonerebbe il suo treno al secondo, il secondo al terzo e così di seguito. Il binario si proteggerebbe intieramente dalle nevi oltre la quota di 1300 m. con gallerie artificiali in muratura nei luoghi di caduta delle valanghe, ed in lamiere di ferro zincato sul rimanente del percorso.

Il signor Agudio riduce la pendenza massima al 14 0|0; porta le curve al minimo di 250 metri di raggio; impiega due funi, invece di una, disposte ai fianchi del motore, il peso del quale ascende a 13 tonn. invece di 12.

Egli annuncia una velocità di 12 chilom. all'ora; ogni sezione sarebbe adunque percorsa in 30 minuti; supponendo 10 minuti per ogni fermata, si ottiene per le quattro sezioni 160 minuti ossia 2 ore e 40 minuti per percorrere i 24 chilom. tra Briga e Gondo.

Il signor Agudio spera comporre treni-viaggiatori di 85 tonn., impiegando una sola fune, e treni-merci di 140 tonn. impiegando due funi.

Per ottenere la prima di queste due cifre il signor Agudio si appoggia sul fatto che a Soperga, ove è adottato il suo sistema, il carico dei treni supèra persino 38 tonn. le quali, col motore di 12 tonn., fanno 50 tonn. di carico lordo.

La pendenza al Sempione essendo ridotta dal 22 al 14 0|0, la fune, come è calcolata per Soperga, rimorchierebbe $\frac{22}{14} \times 50 = 78{,}57$ tonn.

Ma l'autore del progetto conta rinforzare la fune e portarla da chg. 1,50 per metro a chg. 1,85. Allora rimorchierebbe $\frac{1{,}85}{1{,}50} \times 78{,}57 = 96{,}90$ tonn.

Ossia: 85 tonn. treno
13 » locomotore

circa, perchè le cifre indicate non concordano assolutamente.

Per rimorchiare 140 tonn. di merci, il signor Agudio fa lavorare le due funi; ma il loro lavoro utile non corrisponde al doppio di quello di una sola fune; esso applica un coefficiente del quale non dà nè la spiegazione, nè il valore.

Abbiamo detto che su ogni sezione potrà passare un treno ogni 40 minuti, e quindi in una giornata di 20 ore ne passeranno 15 in ogni senso.

Il signor Agudio conta la giornata di 20 ore, poichè crede che 4 ore consecutive, senza passaggio di treni, sono indispensabili per le riparazioni della via.

Continuando i suoi calcoli il signor Agudio prova che dieci treni-viaggiatori al giorno, di 85 tonn., danno: $10 \times 85 \times 365 = 310,250$ tonn. per anno, equivalenti a trecento mila viaggiatori.

I venti treni-merci a 140 tonn. ciascuno porteranno: $20 \times 140 \times 365 = 1,022,000$ tonn. lorde, ovvero la metà, cinquecento undici mila tonn. nette. (Il signor Agudio annuncia 611,380 tonn. per errore di calcolo).

Da quanto si è detto, sembra accertato che il sistema Agudio possa soddisfare al traffico previsto del Sempione. Tuttavia, la Commissione dei periti è unanime a sconsigliare l'applicazione di questo sistema per una grande arteria internazionale, e ciò per le ragioni seguenti:

I. I viaggiatori e le merci non si scaglioneranno in modo da alimentare un treno in partenza ad ogni testa di linea, ad ogni 80 minuti.

I viaggiatori saranno più numerosi il giorno che la notte, l'estate che l'inverno, e le corrispondenze coi treni rapidi, che partono da Briga per la valle del Rodano e da Gondo per Domo, avranno una grande influenza sulle ore nelle quali i viaggiatori si presenteranno più numerosi.

II. Le Società dell'Italia e della Svizzera non consentiranno a fare 15 treni ogni 24 ore in ogni senso, coi carichi trasportati dalla funicolare; le merci a piccola velocità dovranno attendere su binari di scarto, il che conduce all'inconveniente di dover fare manovre supplementari; ma cosa ne verrà poi dei viaggiatori abbandonati a Gondo o a Briga durante la notte?

III. Noi diciamo la *notte*, poichè l'agglomeramento sarà più grande nella notte che nel giorno, pel fatto che le 4 ore di interruzione necessarie alle riparazioni del binario, dovranno prendersi mentre il sole è sopra l'orizzonte. Quantunque il binario sia coperto per una grande lunghezza, il lavoro notturno è sempre difficile, lento, costoso e cattivo, per non dire impossibile, sopratutto nell'inverno, a duemila metri sul livello del mare, in piena regione alpestre.

IV. Si può affermare che, per 8 mesi dell'anno i viaggiatori che avranno la scelta tra i treni diretti del San Gottardo, coi loro confortabili *sleeping cars*, la facilità colla quale si fa questo passaggio delle Alpi e l'itinerario per il Sempione col suo clima, le sue fermate ad ogni cambiamento di tronco della funicolare, il suo lungo tubo di lamiera nel quale circoleranno i treni e il dubbio di poter ripartire dalla testa di linea senza perdita di tempo, i viaggiatori, diciamo, non esiteranno a dirigersi a Lucerna coi treni notturni ultimamente inaugurati ed a prendere la grande arteria tedesca. Nell'estate i *touristes*, rinchiusi nel tubo, vedranno solo brevi tratti della pittoresca montagna dalle aperture praticate per l'aria e la luce. Essi vedranno, è vero, ancor meno nel tunnel di base, ma questa oscurità sarà compensata dalla velocità e dalla mancanza delle fermate. I periti infine credono che i paurosi preferiranno per molto tempo i mezzi di trazione conosciuti a tutte le attrattive della novità.

Le merci saranno meno fantastiche, senza dubbio; ma non bisogna dissimulare che le abitudini degli speditori sono prese e non si cambieranno se la linea del Sempione non offre insieme: economia, celerità e sicurezza completa.

V. Un treno in ritardo per una rottura della fune, di un asse, di un cerchione, o per tutt'altra causa indipendente dal sistema Agudio, arresterà la corrente per un tempo indeterminato. I treni di coincidenza della pianura partiranno vuoti, e viaggiatori e merci si accumuleranno a monte e a valle sino a che il guasto sia riparato e il loro motore in istato di essere rimorchiato dalla fune. Per poco che questo agglomeramento sia un po' forte, come si riuscirà a dargli sfogo, essendo limitato il peso e non potendosi intercalare treni supplementari?

VI. Il signor Agudio prevede:

4000 metri di piccoli tunnels:
1500 » di gallerie in muratura contro le valanghe
8000 » di gallerie artificiali contro la caduta delle nevi

13,500 metri di copertura in tutto.

Le gallerie contro la caduta della neve devono essere in lamiera di ferro ondulata, sostenuta da una impalcatura completa di legno greggio, appoggiata da una parte contro il muro di rivestimento. Queste gallerie dovranno avere la sezione dei tunnels. Ora una trazione con fune esige una puleggia ogni 10 metri. Installando due funi come propone il signor Agudio, il numero di queste puleggie raddoppierà e se ne avrà una ogni 5 metri.

Figuriamoci 2700 puleggie che girano insieme in queste gallerie, paragonabili in certo qual modo ad una vasta officina industriale colle trasmissioni in movimento!

Infine come funzioneranno queste 2700 puleggie, in inverno, durante le basse temperature in codeste regioni alpine? È questa una grande difficoltà che non sembra risolta.

Il signor Agudio non copre il suo binario che alla quota di 1300 metri; ma sotto questa, nelle vicinanze dei ghiacciai, le cadute di nevi e quelle portate dalle bufere sono altresì dannose all'esercizio e sarebbe necessario il frequente impiego di scopa-neve che bisognerebbe far funzionare col motore, a detrimento del numero dei treni.

VII. Il signor Agudio calcola il massimo lavoro che il motore fisso sviluppa su ciascuna fune, per far superare ai treni di 140 tonn. una rampa del 14 0|0, a 640 cavalli-vapore. Egli è sicuro di trovare queste forze di 1300 cavalli a Briga ed a Gondo; ma esse sono meno sicure nell'inverno alla stazione intermediaria di Grund e sopratutto a quella del *Simplon village*.

Nel suo primo progetto, l'autore prevedeva l'installazione di macchine di soccorso di 400 cavalli a 4 cilindri accoppiati ad ognuno degli alberi della turbine. Nel suo secondo progetto non parla più di questa installazione. Le condizioni idrauliche sono però le stesse e sarebbe prudente tener conto di queste macchine di soccorso.

Per i passaggi a livello resi necessari al Sempione su tutti i punti in cui il binario taglierà la strada, il signor Agudio propone dei ponti-levatoi in due pezzi, congiungentisi sulla dentiera centrale. Quando i due battenti del ponte sono alzati verticalmente, come il coperchio di una scatola, essi servono a sbarrare la strada. Questi ponti sono manovrati da una manovella che agisce per mezzo di ruote d'angolo su leve poste sotto il ponte; è pure sotto il ponte, presso le rotaie, che passa la fune, libera di arrotolarsi attorno ai rocchetti quando il tavolato è alzato. È forse una soluzione un po' complicata e non si può prevedere ciò che succederebbe se il locomotore si presentasse innanzi ad uno di questi ponti prima che il guardiano abbia potuto eseguire la manovra, o che il meccanismo non abbia funzionato.

VIII. Il locomotore rimorchiando un treno si trova sempre posto in modo da impedire la discesa dei veicoli; nella salita, spinge il treno innanzi a sè, e nella discesa lo trattiene.

In queste condizioni, la trazione in salita di treni di 40 tonn. non presentò inconvenienti; ma la Commissione è di avviso che non sarà lo stesso per treni di 85 e 140 tonn.: le resistenze al movimento contrario del treno saranno notevolmente superiori di quelle previste dal signor Agudio, e non si hanno dati per calcolarle.

Il signor Agudio calcola le spese nel modo seguente:

4 Chilom. di piccoli tunnels a 800 fr. il metro	Fr.	3,200,000
9 » e mezzo di binario coperto, di cui 1500 metri in muratura e 8000 metri in lamiera, in media a 150 fr.	»	1,425,000
20 » di piattaforma stradale fuori dei piccoli tunnels di m. 4,40 di larghezza a 300 fr.	»	6,000,000
24 » di via, rotaie e dentiera a 75 fr.	»	1,800.000
Doppia linea di funi con sopporti, a 40 fr.	»	960,000
12 locomotori di 13 tonn. a 2 fr. il chilogramma circa	»	300,000
2 installazioni idrauliche per 1300 cavalli ciascuna	»	900,000
Formazione del capitale, interessi, ecc.	»	1,415,000
Totale	Fr.	16,000,000

In questo preventivo alcune cifre sembrano un po' piccole. Le gallerie artificiali con coperture metalliche possono essere stabilite al prezzo di 150 fr. al metro, ma questa cifra non si potrebbe ammettere come media tra il prezzo di questo sistema di protezione e quello delle gallerie in muratura. Conviene, in seguito all'esperienza acquistata sulle montagne, valutare queste ultime a 500 fr. il metro, per riunire le condizioni volute di solidità e di sicurezza contro le valanghe.

La Commissione crede inoltre che un esame più scrupoloso del terreno modificherà la proporzione tra i due generi di copertura e che convenga calcolare 7000 metri in lamiera a 150 fr. . . . . . Fr. 1,050,000
2,500 metri in muratura a 500 fr. . . » 1,250,000

Totale Fr. 2,300,000
Il signor Agudio valutava . . . » 1,425,000

Aumento Fr. 875,000

La piattaforma della via di m. 4,40 è troppo ristretta, bisogna portarla almeno a 5 m. poichè i sostegni delle puleggie, posti esternamente a una certa distanza dalle rotaie, devono essere solidamente assicurati nel ballast; questa dimensione è altrettanto più necessaria, poichè le banchine sono ingombrate dalle puleggie, a detrimento dello spazio necessario al passaggio delle squadre e dei cantonieri.

Bisogna allora applicare all'infrastruttura del semplice binario un prezzo analogo a quello degli altri progetti; i periti calcolano a 400,000 fr. per Chilom. queste spese, invece di 300,000 fr.; poichè se alcune parti sono relativamente facili, le gole della Saltina lo sono meno; nella gola da Algaby a Gondo, a pareti verticali, dove il torrente e la strada già si disputano il passaggio, il prezzo del chilometro sarà molto superiore. Aumento di questo capitolo: 2,000,000 fr.

Se la Commissione ha ben compreso il progetto, non sono solo due installazioni di 1,300 cavalli che bisogna provvedere, ma quattro, cioè: a Briga, a Grund, al villaggio del Sempione ed a Gondo, ognuna munita di due macchine idrauliche di 640 cavalli, poichè si tratta di far agire 2 funi, più le macchine a vapore di soccorso a Grund e al Sempione. Aumento 1,100,000 fr.

Ricapitolazione.

Aumento per le gallerie	fr.	875,000
» » infrastrutture . .	»	2,000,000
» » installazioni . .	»	1,100,000
Totale	fr.	3,975,000
In cifra tonda	»	4,000,000

L'esecuzione del progetto Agudio, come è da lui presentato, costerebbe dunque 20 milioni, invece di 16.

Cosa ne verrebbe, anche ammessi soli 16 milioni di spesa, se il progetto fallisse, o non rispondesse al programma? Questi milioni sarebbero spesi inutilmente, non lasciando come traccia che una piattaforma al 14 0[0 di pendenza assolutamente inutile.

È difficile controllare i calcoli del signor Agudio relativi alle spese d'esercizio ed alla rendita della tonnellata-chilometro, ch'egli annunzia dover essere di fr. 0,041; egli si è servito di documenti presi a Soperga che i periti non poterono consultare.

Questo prezzo è certamente troppo basso, attesocchè il personale, le materie di consumazione, le spese di mantenimento del materiale costeranno al Sempione certamente il 30 o 40 0[0 di più che a Soperga.

Ma anche ammettendo la tonnellata-chilometro a franchi 0,041 il calcolo del signor Agudio è basato sull'ipotesi del trasporto massimo di 900,000 tonnellate, viaggiatori e merci; ora, questa cifra deve essere ridotta di 100,000 tonn. in seguito ad un errore di calcolo, come abbiamo spiegato precedentemente.

Infine, se è permesso ammettere che si raggiungerà un traffico di 800,000 tonn., questo non succederà nei primi anni, e la Commissione è d'avviso che la preferenza di cui godranno certamente subito le grandi e facili linee del Moncenisio e del S. Gottardo, causerà gravi differenze alle previsioni ottimiste del signor Agudio.

Se, per questo motivo, si ammette che il traffico del Sempione in principio sia ridotto a 300,000 tonn. i prodotti netti non saranno che di 720,000 fr. rappresentanti il 3,6 0[0 e interdicendo per conseguenza qualunque ammortamento, il quale è altrettanto più indispensabile perchè questa linea al disopra del colle è considerata come provvisoria.

Concludendo, rendendo giustizia all'invenzione del signor Agudio e alla sua giudiziosa applicazione su certe linee locali, la Commissione non è d'avviso di proporre questo sistema per la traversata del Sempione, perchè le difficoltà che si incontrerebbero nell'esercizio non permetterebbero di attirare il traffico su questa nuova linea di transito e, per conseguenza, le spese fatte sarebbero, dopo qualche anno, completamente perdute senza aver prodotto durante questo breve tempo d'esercizio, neppure l'interesse del capitale impiegato. *(Continua).*

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Il Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, nella seduta di ieri, approvò, tra gli altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Miani, Venturi e C. di Milano per fornitura di 70 carri scoperti a due assi da 12 tonnellate (serie *L*); importo L. 167,650;

Colla medesima per fornitura di 10 carrozze di 2ª classe a quattro compartimenti e loggetta, con freno a vite e freno continuo; importo L. 97,900;

Colla Ditta Felice Grondona di Milano per acquisto di 10 carrozze di 2ª classe a un solo compartimento con terrazzini alle estremità; importo L. 109,700;

Colla Ditta stessa per 60 carri scoperti a due assi con freno e loggetta, della portata di 12 tonnellate (serie *Lf*); importo L. 169,680;

Colla Ditta Marchioni Carlo di Vignale pei lavori d'impianto di una fermata a Suno (linea Novara-Orta); importo L. 14,000;

Colla Ditta Giovanni Policastro di Corigliano per lavori di consolidamento al ponte Saraceno (linea Taranto-Reggio); importo L. 11,000;

Colla Ditta Pereno e Debenedetti di Torino per fornitura di cotone in filetto; importo L. 18,200;

Colla Ditta Miani, Venturi e C. di Milano per due carri scoperti da 25 tonn. (serie *NNN*); importo L. 14,000;

Colla Ditta Vigna Giovanni di Torino per fornitura di catene di sicurezza; importo L. 14,800;

Colla Ditta Fassetta di Torino per fornitura di bolloni in ferro per locomotive; importo L. 10,880;

Colla Società Anglo-Romana per riscatto dell'impianto per l'illuminazione elettrica in Stazione di Roma e modificazioni ai patti d'esercizio.

Approvò inoltre l'acquisto a trattative private di chiodi in ferro zincati per l'importo di circa L. 11,000.

><

Approvazioni di spese pervenute dall'Ispettorato Governativo alla Direzione Generale della Rete Mediterranea:

L. 5367, quota parte della spesa di L. 10,800 occorrente per la sostituzione e il completamento delle chiusure in alcune stazioni della linea Pavia-Voghera;

L. 2000, oltre le L. 1000, già approvate, per la costruzione di un locale ad uso caffè in Stazione di Carmagnola;

L. 580 per lavori al casello 58 della linea Alessandria-Piacenza, presso la Stazione di Castel S. Giovanni.

><

L'Ispettorato Generale ha confermato l'aggiudicazione delle seguenti forniture di cui la gara del 3 gennaio corrente cioè:

Alla Società Anonima Italiana Ausiliare di Torino, n. 337 paia ruote in ferro con cerchioni assicurati alla corona con cerchietto di sicurezza, montate su assi da 12 tonn., classe 28, al prezzo di L. 33.50 al quintale franco in vagone in stazione di Torino succursale.

Alla ditta Bochumer Verein di Bochum, n. 367 paia ruote come sopra al prezzo di L. 20.18 al quintale franco su vagone a Pino — transito, (non comprese le spese doganali).

><

Il giorno 19 corrente presso la Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo ebbe luogo una licitazione privata per l'acquisto di N. 6 carrozze di 1ª classe, in sostituzione di quella tenutasi il giorno 18 dicembre che andò deserta.

Invitate a concorrere 5 ditte, l'aggiudicazione provvisoria risultò a favore della Ditta Miani-Venturi e Comp. al prezzo di L. 12,150 per ogni vettura.

Nello stesso giorno 19, presso la predetta Direzione generale ebbe luogo l'apertura delle schede relative alla gara per l'acquisto di N. 17 carrozze di 3ª classe. Invitate cinque ditte, se ne presentarono due e l'aggiudicazione provvisoria fu fatta, per il 1º lotto di 10 carrozze con freno ordinario alla Ditta F. Grondona al prezzo di L. 7250 per ogni carrozza; ed il 2º lotto di N. 7 carrozze con freno a vite e Westinghouse alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche per L. 8240 a carrozza.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha trasmessi al R. Ispettorato generale i prospetti relativi alle previsioni delle spese da farsi nel 1888-89, per acquisti, rinnovamento e modificazioni al materiale mobile e per aumento di utensili e macchine per le officine.

In conto del materiale mobile da rinnovare, si prevede l'acquisto di 1 vettura-salone, di 1 vettura mista di 1ª e 2ª classe, di 3 carrozze di 2ª classe, di 29 di 3ª con un preventivo di spesa di L. 228,600;

In conto del materiale mobile da acquistare in previsione dell'aumento del traffico, e dell'apertura di nuovi tronchi di linee complementari si considerano occorrere: N. 20 locomotive a sei ruote accoppiate; N. 12 carrozze di 1ª classe; N. 12 carrozze miste di 1ª e 2ª classe; N. 12 carrozze di 2ª classe e N. 44 di 3ª; N. 6 carri-equipaggi; N. 18 carri-scuderia; N. 400 carri coperti per merci e per derrate alimentari; N. 320 carri coperti per merci e bestiame. La spesa all'uopo occorrente si presume in L. 4,740,000.

Per aumento utensili, macchine, ecc. per le officine e per modificazione al materiale mobile è preventivata la spesa di L. 988,000; per cui in complesso il riassunto dei cennati preventivi corrisponde alla somma di L. 5,956,600.

><

Come abbiamo già annunziato, sono in corso d'esecuzione i lavori per la posa del secondo binario fra le stazioni di Torino Succursale e Brandizzo, appaltati dalla Società delle Strade Ferrade del Medirerraneo all'Impresa Peregrini fratelli.

Sappiamo ora che la Società predetta ha rassegnato al R. Ministero dei lavori pubblici per l'approvazione i progetti relativi alla esecuzione del secondo binario anche sulle tratte Torino P. N. - Torino Succursale e Brandizzo-Chivasso. Si può quindi ritenere che sarà fra pochi mesi ultimato il raddoppio di binario fra Torino e Chivasso, restando così assai facilitato il servizio su quella linea anche per rispetto alle importanti diramazioni di Chivasso-Aosta e Chivasso-Casale di prossima apertura. Ci consta poi che, sono in corso pratiche perchè la posa dell'armamento sul tronco Torino P. N. e Torino Succursale, venga effettuata da parte della Brigata ferrovieri del 3º Reggimento del Genio a scopo d'istruzione.

><

Ci consta che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, preoccupata per i ripetuti furti perpetrati nei carri merci sulla linea Maremmana, ordinava una rigorosa inchiesta, delegando a prendervi parte propri funzionari ed altri appartenenti al Servizio attivo.

Tale inchiesta ebbe esito soddisfacente, perchè si raccolsero informazioni, indizi e dichiarazioni gravissime che, denunciate all'Autorità politica di Roma, questa, spiegando una grandissima attività e zelo, procedette all'arresto di alcuni agenti del personale viaggiante e loro complici, sequestrando anche vari oggetti di furtiva provenienza.

><

La Commissione per la consegna delle linee del Mediterraneo, radunatasi nel giorno 4 del corrente mese, ha proceduto alla visita e consegna delle linee seguenti: Roma Civitavecchia-Grosseto-Colle Salvetti, Colle-Salvetti-Pisa; Colle Salvetti-Livorno; Cecina Saline di Volterra; Pontegalera-Fiumicino; stazione di Pisa centrale.

Fatti i verbali ed approvati i relativi quadri, la Commissione fu sciolta dal suo Presidente, con avvertimento che le visite saranno riprese nei primi giorni del prossimo mese di marzo sulle linee della Calabria.

><

Sappiamo che la Commissione per la consegna delle linee componenti la rete Adriatica ha significato a S. E. il Ministro dei lavori pubblici che essa spera di dar compimento al mandato affidatole alla fine di questo primo semestre del 1887.

La Commissione stessa ha assicurato il sig. Ministro che farà tutto il possibile per riuscire in questo intento, senza per altro assumere al riguardo un formale impegno.

><

Siamo informati che il Direttore Generale della Società italiana per le Strade ferrate secondarie della Sardegna ha rassegnato una istanza al Ministero, allo scopo di ottenere che il dazio di lire 10 a tonnellata sulla ghisa greggia, dazio ora proposto dalla Commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale, non venga applicato alla ghisa che verrà introdotta in Italia per la costruzione delle rotaie e del materiale d'armamento da impiegarsi nelle ferrovie predette.

A sostegno della propria istanza la Società accenna al fatto che, allorchè assunse la costruzione delle linee secondarie della Sardegna, non prevedeva, nè poteva prevedere, che verrebbe imposto il detto dazio, il quale viene a spostare le basi tanto del contratto che essa stipulava col Governo, come di quello concordato con una Ditta Nazionale per la fabbricazione del suaccennato materiale.

><

Il voto emesso dal Consiglio delle tariffe in ordine alla questione dei trasporti degli zolfi si riassume come segue: 1º nel sopprimere la distinzione che attualmente esiste in tariffa fra lo zolfo in pani e quello macinato; 2º nell'assegnare allo zolfo macinato la stessa attuale classificazione dello zolfo in pani e l'applicazione della tariffa speciale n. 120 D, e della tariffa locale n. 216 B

Sappiamo a questo proposito che la Società delle Ferrovie Meridionali, alla quale furono comunicate le conclusioni del Consiglio delle tariffe in ordine ai trasporti di che trattasi, dopo varie considerazioni avrebbe dichiarato al Ministero che da parte sua nulla avrebbe da opporre a che la vigente tariffa locale n. 216 venisse modificata nel senso che i prezzi stabiliti dalla serie B, abbiano ad applicarsi anche alle spedizioni di zolfo macinato in partenza da Bologna, Cesena, Faenza, Rimini, Pesaro e Sinigallia e quindi sostituiti a quelli della serie A. La Società stessa non riterrebbe però conveniente che venisse apportata una analoga, nè qualsiasi altra modificazione alla vigente tariffa speciale 120 in quanto si riferisce alla classificazione ed alla tassazione dello zolfo macinato ed in pani, imperocchè in definitiva si otterrebbe uno scopo affatto contrario a quello cui mirerebbe il provvedimento desiderato.

><

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, nell'intento di alleviare la crisi che attraversa attualmente l'industria della raffineria degli zuccheri, ha dato la sua approvazione alla concessione che si propone di accordare alla Società Italiana in Genova per trasporto degli zuccheri da Roma a Napoli, quantunque una tale concessione possa apparire poco favorevole agli interessi della nostra Marina Mercantile.

In conseguenza delle proposte facilitazioni la Società italiana per la raffineria degli zuccheri potrà trasportare i suoi prodotti a Roma al prezzo di L. 24,80 per tonnellata non compreso il diritto fisso, ed oltre Roma verso Cancello e Napoli al prezzo di L. 24,80 più L. 0,0408 per ogni chilometro in più a partire da Roma e fino a destinazione.

><

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici, e di Agricoltura, Industria e Commercio, il Concessionario della ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa è autorizzato ad applicare sulla propria linea le tariffe e condizioni risultanti dal fascicolo annesso al decreto medesimo, col prezzo dei biglietti viaggiatori secondo la base di L, 0,09375, per la prima classe, e di L. 0,05625 per la seconda, compresa l'imposta erariale del 13 p. 0[0, ed esclusa la tassa di bollo.

><

Sappiamo che la Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate di Reggio dell'Emilia, premesso che il servizio cumulativo recentemente concordato colle ferrovie dell'Adriatico e del Mediterraneo dovrà essere modificato coll'apertura dei tronchi Novellara-Guastalla e Correggio-Carpi, causa i nuovi allacciamenti, a Guastalla colla Parma-Suzzara, a Carpi colla Modena-Mantova, ha interessato il R. Ispettorato generale a voler emettere il suo apprezzato parere in merito alla questione che verrà sollevata relativamente all'instradamento dei trasporti in servizio cumulativo ed in transito; questione che, a giudizio della predetta Direzione, riveste un carattere di speciale importanza, toccando gli interessi di tre distinte Amministrazioni.

><

Ci confermano da Como che la Società delle ferrovie del Ticino, sollecitata dal R. Ispettorato generale delle Strade ferrate a presentare il progetto definitivo delle tariffe che debbono regolare i trasporti sulle linee da essa esercitate, avrebbe dichiarato che presenterà il progetto medesimo non appena avrà ricevuta la deliberazione ministeriale riguardo ai prezzi minimi, osservando, in quanto ai prezzi massimi, che essa non avrebbe difficoltà ad accettare quelli delle tariffe generali delle grandi reti allegati alla legge 27 aprile 1885.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, la quale ha rassegnato, or non è guari, all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle ferrovie, gli elaborati concernenti la gara da indirsi per l'acquisto di 1000 carri e della relativa ferramenta, ha proposto alcune lievi modificazioni da introdursi nel capitolato d'oneri dei 2000 assi montati, destinati ai carri predetti, secondo le quali avrebbesi lo scopo di escludere in via assoluta le ruote a disco pieno, imperocchè l'esperienza ormai fatta da quella Società colle ruote a disco pieno, ha dimostrato che se a queste può essere data la preferenza per le carrozze in genere, trattandosi invece di carri, non sarebbe conveniente di estendere tali tipi di ruote.

><

La Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha partecipato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici che in esecuzione di quanto è disposto dall'art. 100 del capitolato allegato al contratto per l'esercizio della rete Sicula, ha nominato quali arbitri effettivi: S. E. il prof. avv. P. S. Mancini, deputato al Parlamento e l'ingegnere Lorenzo Garrone, e come arbitro supplente il comm. Salvatore Maiorana Calatabiano, senatore del Regno.

><

Il Municipio di Ravenna ha rimessa a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici una memoria tecnica colla quale quel Municipio intende di combattere il progetto dell'Ing. Cav. Antonio Zannone rivolto a togliere a Ravenna la congiunzione della Ferrovia Faenza-Firenze con una direttissima unica Faenza-Russi.

><

Per il grande ponte sul Po presso Casalmaggiore, lungo la Ferrovia Parma-Brescia-Iseo, vennero costruiti nello scorso mese di dicembre i parapetti di coronamento della spalla destra, e venne eseguito il lavoro d'inchiodatura delle travate metalliche, del quale rimane ancora ben poco a fare. Al detto ponte devesi ancora eseguire la posa in opera dei longaroni in legname e le tre mani di coloritura alle travate.

><

A datare da ieri (21) vennero posti in vendita, a titolo di esperimento, i biglietti di andata e ritorno delle tre classi, da Novate-Mezzola a Chiavenna.

><

La Società delle Strade Ferrate della Sicilia, la quale ha tutto in pronto per l'effettuazione della tariffa speciale per i pacchi ferroviari, ha interessato il R. Ispettorato delle ferrovie a volerle significare se da parte sua non ci siano difficoltà a che il provvedimento di che trattasi venga effettuato a partire dal 1° del prossimo mese di febbraio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Un ordine generale di servizio della Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha notificato quanto segue al personale interessato dell'Amministrazione:

Il Comitato della Cassa Pensioni delle già Ferrovie Romane;

Visto il risultato degli studi fatti sulle condizioni economiche del Sodalizio e di cui è cenno nella relazione che precede il bilancio per l'esercizio dell'anno 1885 già pubblicato e distribuito ai comparticipanti;

Visto quanto è disposto nel 2° periodo dell'art. 29 del regolamento vigente per il detto Sodalizio, nella sua seduta del 12 dicembre 1886 deliberava ad unanimità:

« A partire dal 1° gennaio 1887 la ritenuta mensile con» templata all'art. 3 § *C* del regolamento verrà indistin» tamente portata dal 3 al 4 1\|2 per cento ».

Il Consiglio d'Amministrazione, cui, in ottemperanza all'art. 21 del detto regolamento, fu comunicata tale deliberazione, tenendo conto che la Società versa da parte sua alla Cassa Pensioni delle già Ferrovie Romane il 5 per cento, ha trovato di sanzionare la deliberazione stessa e di renderla esecutoria a partire dalla suddetta data del 1° gennaio 1887.

— Alle notizie riportate nel precedente nostro numero e relative al personale superiore della Direzione Generale per la rete Mediterranea, aggiungiamo che presso la Divisione Tariffe — Trasporti — Litigi, l'Ispettore principale cav. N. Melisurgo è stato nominato Aggiunto al Capo Divisione, e l'Ispettore Capo Ufficio cav. Seren è stato nominato Ispettore principale.

Ferrovie dell'Adriatico. — Col 28 dicembre ultimo scorso venne aperta al servizio la nuova stazione di Legnago posta a metri 877 da quella vecchia, in direzione di Cerea, ed il successivo giorno 31 venne pure aperto all'esercizio il tronco Legnago-Montagnana, che completa l'intera linea Mantova-Legnago-Monselice e comprende le stazioni di Boschi Sant'Anna e Bevilacqua.

A tale riguardo venne disposto quanto segue:

A cominciare dal 21 corrente mese, le sunnominate stazioni sono ammesse al servizio cumulativo italiano pei trasporti cui sono rispettivamente abilitate, cioè:

a) la nuova stazione di Legnago e quella di Bevilaqua per tutti i trasporti a grande ed a piccola velocità ordinaria ed accelerata;

b) la stazione di Boschi Sant'anna pei trasporti dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani.

— La Direzione generale della Rete Adriatica ha presentato all'approvazione del Governo i seguenti progetti:

Consolidamento della trincea di Prepo sulla linea Foligno-Terontola fra i chilometri 203,508 e 205,015 da Roma. Spesa presunta L. 76,000.

Rifacimento in acciaio del binario sul trono Giulianova-Vasto della linea Bologna-Otranto. Spesa presunta L. 280,000.

Rifacimento in acciaio del binario sul tronco Pescara-Popoli della linea Pescara-Aquila. Spesa pres. L. 200,000.

— La detta Direzione generale ha presentato al R. Ispettorato generale delle ferrovie il progetto per la nuova stazione di Rocchetta, sulla destra dell'Ofanto, suggerita dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici con suo voto del settembre dello scorso anno, ed ha fatto preghiera perchè le decisioni del Ministero in merito all'impianto della stazione di cui trattasi, situata sulla linea Ponte Santa Venere-Gioia, vengano prese con sollecitudine onde si possa procedere alla compilazione dei progetti definitivi.

Ferrovia succursale dei Giovi. — Al 1° del corrente mese la grande galleria di Ronco in costruzione lungo la ferrovia succursale dei Giovi, aveva raggiunto il seguente stato di avanzamento:

Scavo —	piccola sezione	metri	8,262,48
	grande sezione	»	7,321,87
	strozzo	»	7,148,72
Muratura —	calotta	»	7,273,67
	piedritti	»	7,041.37
	arco rovescio	»	6,472,57

Le costruzioni ferroviarie. — Il *Popolo Romano*, discorrendo delle costruzioni ferroviarie, fa risaltare l'enorme differenza di costo verificatasi tra i preventivi ed i consuntivi delle diverse linee già costrutte od in lavoro. Il detto giornale così si esprime:

La Novara-Pino preventivata 21 costò 47 milioni. La succursale dei Giovi preventivata 25 costerà non meno di 65 milioni; la Licignano-Sala, or ora aperta all'esercizio, preventivata 27 costerà più di 50, ecc. ecc.

E non è a dire che queste differenze enormi si verifichino in una regione piuttosto che in un'altra. Da alcune informazioni, che abbiamo potuto avere e della cui esattezza si può esser certi, ecco il quadro lusinghiero di alcuni tronchi:

Tronco —	*Cifra d'appalto* — Lire	*Cifra di costo* — Lire
Monterono-Montenero	4,868,980	10,916,772
Sestri-Chiaro	7,413,000	16,178,000
Bellamuro-Picerno	4,156,592	13,611,886
Picerno-Potenza	2,525,827	7,999,927
Leonforte-Villarosa	4,610,000	13,012,892
Cassano-Cosenza	8,789,830	14,797,066
Palermo-Girgenti	15,704,785	28,782,501
Eboli-Potenza	21,956,789	38,893,394
Potenza-Metaponto	20,176,269	41,380,243
Leonforte-Licata	24,602,450	55,601,518

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — L'ufficio del Genio Civile di Cuneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto completo per l'armamento del tronco della ferrovia da Cuneo a Mondovì, compreso fra il ponte sul Serso ed il chilom. 20 + 007,18, estremità della stazione di Roccadebaldi ridotta a stazione provvisoria testa di linea. Il progetto contempla la esecuzione di tutti i lavori e provviste necessarie per la formazione dell'inghiaiata e dell'armamento del predetto tronco, il quale misura la lunghezza di metri 19,820. La ghiaia da provvedersi ha un cubo totale di metri 28,820; ed il numero delle traverse da fornirsi è di 23,660. L'importo totale dei lavori considerati nel detto progetto, ammonta a L. 378,400.

Ferrovia Isernia-Campobasso. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, esaminati i due progetti definitivi presentati per la costruzione del 1° tronco Campobasso-Boiano della ferrovia Isernia-Campobasso: il primo che segue una linea diretta per Campobasso passando per Baranello, il secondo che fa una variante per Bosco Redoli, li ha ammessi entrambi, dando però la preferenza al secondo.

Ha quindi respinto le istanze dei Comuni e Società operaie che chiedevano un tracciato sulla sponda sinistra del Biferno, per Spineto e Casal Cipriano; nonchè le istanze dell'Amministrazione provinciale di Campobasso e del Municipio di Baranello, tendenti ad ottenere che fosse adottata la linea diretta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulla ferrovia del Gottardo durante il mese di dicembre 1886 fu il seguente: (266 chilometri). Passeggeri trasportati 57,200, (1885, dicembre, 62,683), introito fr. 179,000 (franchi 203,533.63); bagagli e cadaveri, tonn. 200 (tonn. 243), introito fr. 17,200 (fr. 22,586.84); bestiame capi 2,265 (capi 2,580), introito franchi 11,800 (fr. 11,402.24); mercanzia, tonn. 47,000 (tonn. 40,938), introito fr. 552,000 (franchi 474,922.79). Introito complessivo franchi 760,000 (franchi 712,445.50) ossia fr. 2,857.14 (franchi 2,678.36) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio durante lo stesso mese non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazioni della linea e del materiale d'esercizio e l'interesse per il prestito, e dedotti gli introiti per censi, essendo state di fr. 416,000 (1885, dicembre, fr. 382,390.47), ossia fr. 1,563.91 (fr. 1,437.56) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese fu di fr. 344,000 (fr. 330,055.03).

Il movimento complessivo durante l'intero anno 1886, in paragone a quello del 1885, diede i seguenti risultati: Passaggeri trasportati 990,306 (1885: 983,386), in più nel

1886 6,920; introito fr. 3,404,741.55 (fr. 3,607,437.12), in meno fr. 202,695.57. Bagagli e cadaveri, tonnellate 4376 (tonn. 4,453) in meno tonn. 77; introito fr. 390,355.25 (fr. 389,732.91) in più fr. 622.34. Bestiame, capi 39,171 (capi 57,131), in meno capi 17,960; introito fr. 146,156.16 (fr. 174,679.02) in meno fr. 28,522.86. Mercanzia, tonn. 519,768 (tonn. 541,149) in meno tonn. 21,381; introito franchi 5,826,655.44 (fr. 6,002,556.01) in meno fr. 175,900.57. Introito complessivo fr. 9,767,908.40 (fr. 10,174,405.06) in meno fr. 406,496.66, ossia fr. 36,721.44 (franchi 38,249.62) ossia fr. 1,528,18 in meno per chilometro in media.

Le spese di esercizio, come sopra, essendo state durante l'anno 1886 di fr. 4,669,394.71 (1885: fr. 4,163,731.95) in più fr. 123,272.76, ossia fr. 17,554.11 (fr. 17,090.65) in più fr. 463.46 in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di franchi 5,098,513.69 (franchi 5,628,283.11) ossia fr. 529,769.42 in meno.

Notisi poi che i risultati del movimento degli ultimi tre mesi dell'anno 1886 sono calcolati soltanto approssimativamente.

Ferrovie francesi. — La Società dell'Ovest ha presentato al Governo un progetto di organizzazione di treni-tramways a titolo di esperimento su certi tronchi delle sue linee.

Questi treni passerebbero per le città più importanti nei giorni di mercato: sarebbero composti di una locomotiva leggera e due vagoni di 80 posti ciascuno e si fermerebbero ai passaggi a livello per prendervi e lasciarvi i viaggiatori.

Ferrovie turche. — L'*Eastern Express* è informato che la Sublime Porta ha preso in considerazione la domanda del signor Vitali per una rete ferroviaria nell'Asia Minore a scartamento ridotto. Sembra che questo progetto, ora allo studio del Governo, abbia grande probabilità di riuscita.

Nuova funicolare. — È stata stabilita la costruzione di una nuova funicolare, che da Carlsruhe dovrà condurre i viaggiatori sulla vetta del Thurmberg. Il costo è di 125 mila lire. Dalla vetta del Thurmberg si ammira un magnifico e vastissimo panorama, cioè gran parte della valle del Reno ed i monti del Palatinato.

Notizie diverse

La macchina a vapore più potente del mondo. — Un giornale scientifico americano crede che la macchina a vapore più potente del mondo sia quella che trovasi nelle miniere di zinco a Friendsville in Pensilvania. Essa è alimentata da 16 caldaie e sviluppa una forza di 5000 cavalli vapore, la quale può essere duplicata raddoppiando il numero delle caldaie. Ad ogni rivoluzione delle ruote viene sollevata e scaricata una quantità d'acqua pari a circa 80 tonnellate. La macchina consuma giornalmente 28 tonnellate di carbone, ed è animata da una velocità normale, che può all'occorrenza venir raddoppiata, di sette rivoluzioni al minuto. I volanti hanno il diametro di 9 m. e pesano ciascuno 40 tonnellate.

Il tunnel fra la Danimarca e la Svezia. — Di questa questione di una via sottomarina fra i due paesi si è parlato più volte; non mai però con tanta probabilità di vederla risolta, come attualmente.

Il sig. A. de Rothe, che ha prestato per diversi anni i suoi servigi come ingegnere nel canale di Panama, ha presentato un progetto formale di tunnel, ed una domanda di concessione a nome di una società francese.

Il tunnel dovrebbe avere la lunghezza di 12 chilometri, diviso in due sezioni: una di tre chilometri fra l'isola di Amak e l'isola di Saltholm; e l'altra di nove fra quest'isola e la costa svedese (Malmoe).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 21 gennaio 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 774
» »	Mediterranee		» 588
» »	Sicule		» 623
» »	Sarde (preferenza)		» 280
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 416
» »	Gottardo		—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 514,50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 302
» »	Monte Cenere		» 515
» »	Novara-Seregno		» 259
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 323,50
» »	»	2ª emiss.	» 317
» »	Centrale Toscana		» 530
» »	Meridionali		» 328,50
» »	Sarde, serie *A*		» 327
» »	» serie *B*		» 324
» »	» 1879		» 329
» »	Pontebba		» 485
» »	Nord-Milano		» 280
» »	Meridionali Austriache		» 320

CONVOCAZIONI

Cassa di Sovvenzione per Imprese. — I signori azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria, che avrà luogo in Genova il 9 febbraio 1887, alle ore 1 pomeridiana nella sede della Società per

Relazione del Consiglio d'Amministrazione e dei sindaci;
Approvazione del Bilancio esercizio 1886 — riparto utili;
Nomina di quattro consiglieri;
Nomina di tre Sindaci e due supplenti;
Retribuzione ai sindaci.

Società Generale per le Ferrovie Complementari. — Gli azionisti sono convocati in Assemblea generale in Roma, nella sede della Società per il giorno 2 febbraio 1887, alle ore 2 pomeridiane, per

Relazione del Consiglio di amministrazione e deliberazione eventuale sulla liquidazione della Società, sulla nomina del liquidatore e sul potere da conferirgli.

ESTRAZIONI

Società Anonima Concessionaria della strada ferrata da Torino a Cuneo e Saluzzo. — Numeri delle cento azioni state estratte a sorte il 27 dicembre 1886 e da rimborsarsi ai possessori delle medesime:

453 703 788 1049 1065 1590 1761 2232
2296 2409 2420 2764 2605 3661 3859 3926
4090 4318 4530 4707 4880 5081 5144 5467
5653 5736 5784 5840 5844 5976 6284 6798
6855 7035 7410 7668 7785 7949 7953 8037
8043 8316 8351 8673 8708 8916 9037 9068
10389 10721 10845 10970 11169 11585 11855 11896
12392 12737 12954 13196 13308 13450 13657 13869
14513 14576 14649 14870 15513 15662 15807 15957
16248 16466 16654 16742 17156 17243 17405 17579
17767 17775 17789 17885 18098 18145 18269 18546
18561 18702 19390 19477 19616 19646 20499 20573
21147 21301 21582 21788.

Società Anonima Concessionaria della strada ferrata da Alessandria e Novi a Piacenza. — Numeri delle cento azioni state estratte a sorte il 27 dicembre 1886 e da rimborsarsi ai possessori delle medesime:

21 29 208 527 808 855 1615 2362
2610 3000 3301 3505 3731 4043 4517 5218
5710 5914 6534 6723 7065 7080 7628 8049
9485 10088 10336 11045 11146 11189 11728 12080
12605 12685 12767 13028 14066 14089 14935 14967
15560 15693 15912 16154 16351 16705 16905 17017
17297 17895 19064 19482 19569 19964 20258 20854
20949 21011 21086 21292 21801 22401 22404 22505
22573 22637 22850 22968 23085 23087 23262 23821
24247 24612 24868 24906 26001 26108 26586 26589
26990 29828 30017 30294 30425 30521 31130 31595
31634 32193 32947 33234 33368 33534 33929 34353
34387 34834 34927 35008.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Castronovo di Sicilia (25 gennaio, ore 10 antim. 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo cimitero in contrada Gattilicchi. Importo L. 34.614,94. Deposito L. 1000; cauzione L. 3800. Lavori ultimati entro 8 mesi. Fatali 9 febbraio ore 12 merid.

Municipio di San Buono (27 gennaio, ore 10 antim. 1ª asta). Appalto di tutte le opere e provviste relative alla costruzione della tubulatura e delle fontane, nonchè delle opere per la sistemazione del tronco della strada comunale, fra la piazza ed il cimitero. Importo L. 47.829,61. Cauzione provv. L. 2391,48; def. L. 4782,96. Lavori ultimati entro 9 mesi. Fatali 12 febbraio ore 10 antim.

Prefettura della provincia di Molise (29 gennaio, ore 10 antim., definitiva). — Appalto degli urgenti lavori di riparazione occorrenti in diversi tratti della strada da Bonefro al confine con la Capitanata, facenti parte colla provinciale di serie 79, in questa provincia provvisoriamente deliberato col ribasso del 5 0[0 sul prezzo di L. 41.567,94 a cui era stato ridotto nell'asta del 20 dicembre (V. N. 50 del *Monitore*).

Municipio di Saviano (30 gennaio, ore 9 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di lastricatura a basoli vesuviani del tratto di strada, che da San Liberatore per Santerasmo mena a Saviano, e di relativa fognatura per le acque. Importo L. 42.157,70; cauzione provvisoria L. 1000; definitiva L. 4000. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Cosenza (31 gennaio, ore 11 antim., definitiva). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria di S. Caterina Albanese, deliberata provvisoriamente a L. 43.757 (V. N. 49 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Messina (1° febbraio, ore 11 ant., unica e definitiva). — Appalto per la costruzione di una tettoia a ricovero dei materiali di mobilitazione occorrenti per un corpo d'armata, per una Divisione ed una Batteria di milizia mobile in Messina. Importo L. 130.000. Lavori ultimati in 150 giorni. Deposito L. 13,000. Deposito a tutte le Direzioni territoriali dell'arma od agli uffici staccati da esse dipendenti.

Municipio di Alessandria — (1° febbraio, ore 11 antim., 2ª asta per deserzione del primo incanto). Appalto dei lavori di costruzione e manutenzione dei selciati, condotti, marciapiedi e rotaie, ed opere relative nelle vie, larghi e piazze della città e dei sobborghi di Alessandria, durante il triennio 1887-89. Importo L. 63.600 annue. Cauzione provvisoria L. 3500, definitiva L. 10.000. Fatali 17 febbraio ore 12 meridiane.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Napoli (1° febbraio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dei lavori necessari per la sistemazione idraulica della pianura di Quarto, con l'incanalamento delle acque che si raccolgono in detta pianura portandole a scaricare a Licola mediante un traforo attraverso il colle degli Spinelli; deliberato provvisoriamente col ribasso del 30,60 0[0 (Vedi N. 51 del *Monitore*).

Prefettura di Pavia (2 febbraio, ore 11 antim., unica e definitiva). — Appalto di lavori occorrenti alla definitiva sistemazione dell'argine destro di Po sul consorzio idraulico di Corana-Cervesina, (m. 9785,56). Importo L. 37.420. Cauzione provv. L. 2000; def. il decimo. Lavori ultimati entro 120 giorni.

Prefettura di Genova (3 febbraio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'apertura e sistemazione del 3° tronco della strada comunale obbligatoria da Vellego verso Casanova-Lerone nel tratto compreso fra il Rivo Fornaci, sezione 135, e la chiesa parrocchiale di Vellego, nel territorio del comune di Vellego, lunga metri 2412,85. Importo L. 43.396,29 in cui figurano tanti lavori a corpo per L. 15.517,80 e tanti a misura per L. 27.878,49. Lavori ultimati entro 5 anni. Cauzione provvisoria L. 1000; definitiva L. 4000; fatali 18 febbraio, ore 12 meridiane.

Ministero dei L. P. (3 febbraio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 203, dalla provinciale Valeria Sublacense presso S. Cosimato al confine della provincia Umbra, compreso fra la provincia suddetta e l'abitato di Licenza della lunghezza di m. 7814,11, per L. 108.390. Lavori ultimati entro 400 giorni. Cauzione provv. L. 5000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Afragola (4 febbraio, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di allargamento e sistemazione della strada comunale, denominata delle Cinque Vie, che da Afragola conduce alla strada provinciale presso il ponte di Casollà. Importo L. 62.342,45 pagabili in 5 anni in ragione di L. 12.000 annue. Lavori ultimati nel termine di mesi 8. Cauzione provvisoria L. 3000; definitiva L. 6000; Deposito per spese L. 500.

Prefettura della Provincia di Padova (5 febbraio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per la rifornitura di attrezzi ed utensili per la difesa delle piene nei magazzini idraulici delle quattro sezioni del circondario idraulico d'Este. Importo L. 66.490. Deposito L. 3300. Deposito per spese L. 1200. Lavoro compiuto entro giorni 70. Fatali a giorni 16.

Prefettura delle Provincia di Aquila (7 febbraio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di due varianti alla strada nazionale n. 47, dalla stazione ferroviaria di Sassa-Tornimparte alla Porta romana di Antrodoco; la prima tra i ponticelli n. 50 e 52, lunga m. 436,79; la seconda tra i ponticelli 53 e 55, lunga m. 377,19. Importo complessivo L. 62.000 di cui 55.060 a base d'asta e 6940 a disposizione dell'Amministrazione. Lavori compiuti in 12 mesi. Cauzione provvisoria L. 5000, def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Napoli (12 febbraio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori per compiere la sistemazione del torrente Purgatorio munendo di mura di sponda l'infimo tratto di esso, tra quello in corso di sistemazione e le vasche del Sansossio presso Marigliano. Importo L. 92.628. Lavori ultimati nel termine di anni 2. Cauzione provv. L. 5000; def. il decimo. Deposito per spese L. 2500. Fatali a giorni 15.

Aggiudicazioni definitive.

L'impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di n. 3 *Nuovi Casotti Telemetrici* per le fortificazioni di Ancona, per conto del Ministero della Guerra.

La stessa impresa ha pure assunto la costruzione e fornitura in opera delle *chiusure metalliche* del tronco ferroviario Polla-Teggiano, per conto dell'onorevole Impresa costruttrice Comboni-Feltrinelli.

Direzione del Genio Militare di Verona. — L'appalto per costruzioni e lavori varii in Comune di Mizzole, a nord-est di Verona, per l'ammontare di L. 448.000, da eseguirsi nel termine di giorni 400, fu aggiudicato nell'asta del 10 gennaio al signor Benedetti Angelo, domiciliato a Verona, per L. 365.836.80 (V. N. 1 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo. — L'appalto pei lavori di costruzione della buzzonata e difesa dell'argine sinistro del Po di Venezia, località argine 1° e 2° Pesaro in Comune di Contarina, nell'asta dell'8 gennaio a Rovigo, fu aggiudicato al signor Zerbino Giacomo, domiciliato a Ferrara col ribasso del 23,05 per 0[0 su L. 107,118 (V. N. 51 del *Monitore*).

Idem. — L'appalto pei lavori di rialzo ed ingrosso della banca e costruzione di una sotto-banca a rinforzo in ischiena dell'argine destro di Adige per un tratto dell'estesa di m. 351 comprese le appiccature nella località Drizzagno-Taglio-Piacenza in Badia Polesine, nell'asta del 10 gennaio a Rovigo, fu aggiudicato al signor Turchetti Giovanni, domiciliato a Rovigo, col ribasso del 25,13 per 0[0 su L. 50.877.80 (Vedi N. 51 del *Monitore*).

Comune di Gubbio. — L'appalto per la costruzione del terzo tronco della strada comunale obbligatoria di Colpalombo (m. 3823) nell'asta del 7 gennaio fu aggiudicato al signor Vantaggi Giuseppe, domiciliato a Gubbio, per L. 45.014.18 (V. N. 1 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dal 1° al 10 gennaio 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	423 4450	259 4265	185	—
Media in esercizio	4388	4194	194	—
Viaggiatori	878.997 71	917.018 49	—	38.020 78
Bagagli e Cani	40.280 31	40.123 48	156 83	—
Merci a G. e P. V. accelerata	264.142 34	232.741 84	31.400 50	—
Merci a P. V.	1.128.374 42	1.154.552 64	—	26.178 22
TOTALE	2.311.794 78	2.344.436 45	—	32.641 67

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 10 gennaio 1887.*

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	23.244.460 28	22.617.824 39	626.635 89	—
Bagagli e Cani	1.089.281 31	1.063.300 22	25.981 09	—
Merci a G. e P. V. accelerata	5.699.212 43	5.474.931 29	224.281 14	—
Merci a P. V.	28.416.165 08	27.780.960 84	635.204 24	—
TOTALE	58.449.119 10	56.937.016 74	1.512.102 36	—

Prodotto per chilometro.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
della decade	519 50	549 69	—	30 19
riassuntivo	13.320 22	13.575 83	—	255 61

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Novembre 1886.

	Chil.	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	12	12.801 72	558 63	13.360 35
Torino-Lanzo	32	27.006 59	7.779 32	34.785 91
Settimo-Rivarolo	23	10.366 69	7.306 38	17.673 07
Santhià-Biella	30	24.726 56	23.504 80	48.231 36
Fossano-Mondovì	24	3.988 58	121 92	4.110 50
Sassi-Superga	3	1.489 91	—	1.489 91
TOTALE		80.380 05	39.271 05	119.651 10

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 1° al 10 Gennaio 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	3.174 60	11.128 75	924 50	2.374 05	876 75	2.737 80	1.579 50	3.650 25	4.781 65	1.047 75	705 35
Bagagli	27 65	151 90	21 65	16 45	8 05	24 55	10 00	6 70	29 70	14 30	7 00
Merci Gr. Velocità	258 40	729 80	93 30	182 20	245 00	150 35	17 00	32 55	160 80	43 10	—
Id. Picc. Vel. Acc.	80 70	945 30	—	56 90	—	60 50	—	—	—	20 15	—
Id. Picc. Veloc.	2.618 95	2.844 30	398 25	1.806 50	1.640 05	762 45	276 50	135 40	647 20	136 90	—
TOTALI	6.160 30	15.795 05	1.437 70	4.436 10	2.769 85	3.735 65	1.883 00	3.824 90	5.568 85	1.262 20	712 35

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 1° al 10 Gennaio 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE
1887	97.782 72	1.345 24	5.550 91	90.971 76	1.635 25	197.285 88
1886	97.265 70	2.407 55	8.860 —	107.346 82	2.156 46	218.036 53
Differenze	+ 517 02	— 1.062 31	— 3.309 08	— 16.375 07	— 521 21	— 20.750 65
	Dal 1° Luglio 1886 al 10 Gennaio 1887.					
1886-87	2.205.919 58	46.196 97	244.203 34	2.137.168 49	40.108 03	4.673.596 41
1885-86	1.830.727 01	39.334 48	213.912 59	2.090.015 83	39.391 88	4.213.381 79
Differenze	+ 375.192 57	+ 6.862 49	+ 30.290 75	+ 47.152 66	+ 716 15	+ 460.214 62

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XX Sabato, 29 Gennaio 1887 NUM. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SULLE CONDIZIONI

DELLA GRANDE GALLERIA DI RONCO

per la Ferrovia Succursale a quella dei Giovi

dall'imbocco sud ai pozzi di Busalla

PARERE DEI SIGNORI

Comm. Ingegnere GIOVANNI CURIONI

Deputato al Parlamento
Presidente della Scuola di Applicazione degli Ingegneri in Torino
Professore di costruzioni civili, idrauliche e stradali nella scuola stessa

E

Comm. Ingegnere ENRICO COPELLO

già Ingegnere Direttore dei lavori al traforo del Moncenisio

1. L'impresa P. Ottavi, per mezzo del suo ingegnere signor Luigi Capello, si rivolse ai sottoscritti onde avere il loro avviso sulle straordinarie difficoltà che s'incontrano per mantenere a posto, in alcuni tratti fra l'imbocco sud ed i pozzi di Busalla, il rivestimento murale della gran galleria di Ronco, pregandoli innanzi tutto di una visita locale onde poter acquistare un concetto esatto del vero stato delle cose.

Questa visita ebbe luogo nel giorno 21 del passato mese di novembre, percorrendo prima ed ispezionando l'intiero tronco costituente il cantiere di Ponterosso; discendendo poscia pel pozzo n. 2, visitando i due cantieri a valle ed a monte del pozzo stesso, risalendo da uno dei pozzi inclinati di Busalla. E si portò l'attenzione: sulla natura dei terreni in cui il lavoro viene fatto; sui sistemi di esecuzione; sui puntellamenti e sulle armature; sui rivestimenti murali; sulle grandi deformazioni e sulle allarmanti rotture che si verificano in tutto quanto è destinato a mantenere le escavazioni e a conservare nella galleria la prescritta sagoma.

2. NATURA DEL TERRENO. — La galleria di Ronco è, per la più gran parte della sua lunghezza, scavata nei terreni mobili delle argille scagliose, ossia entro rocce rimaneggiate da azioni meccaniche e chimiche, le quali, in grado più o meno pronunciato, hanno alterata la originaria struttura. Ed anzi sembra che, procedendo dall'imbocco nord verso l'imbocco sud, s'incontrino nella detta galleria: le argille alternate con calcare ancora in stratificazione regolare, nelle quali le azioni rimaneggianti poco hanno influito; le argille nelle quali avvennero sconvolgimenti atti a ridurre in frammenti gli strati dell'interposto calcare, ma non tanto energici da alterare di molto la primitiva struttura e da ridurre l'argilla allo stato umido e plastico; le argille più o meno umide, in cui il rimaneggiamento fu così potente da far loro acquistare uno stato di pastosità e di plasticità più o meno pronunciata. E quest'ultima varietà sembra quella predominante nel tronco fra l'imbocco sud e i pozzi di Busalla, dove, frammiste alle argille, in alcuni siti si trovano anche grosse zolle o scaglie di forma lenticolare, separate da superficie lucide, levigate, untuose e quindi facili a distaccarsi. E questo fatto, congiunto a quello della grande profondità della galleria sotto il terreno, dà una prima ragione delle maggiori difficoltà che deve presentare il lavoro dalla parte dell'imbocco sud.

3. SISTEMI DI ESCAVAZIONE. — I sistemi di escavazione sono quelli indicati nel capitolato speciale d'appalto in data 20 luglio 1882, con una prima avanzata al piano di formazione e con una seconda al cielo della calotta, la cui esecuzione viene attivata moltiplicando gli attacchi mediante l'apertura di camini dall'avanzata inferiore. Si procura di scavare la grande sezione con tutta la celerità concessa dalla natura del terreno; si cerca di mantenerla con potenti armature, e, lasciando compatibilmente alle esigenze del lavoro il minor possibile intervallo di tempo, si dà mano alla costruzione delle murature di rivestimento.

4. PUNTELLAMENTI ED ARMATURE. — Le puntellazioni e le armature sono robustissime ed eseguite a perfetta regola di sicura costruzione. Gli sforzi, a cui in alcuni siti si trovano assoggettate, devono essere enormi, giudicando dal modo con cui i loro legnami vengono piegati, contorti e rotti, e dalle riparazioni ed aggiunte che in modo continuo bisogna fare per impedire che succedano gravi disastri. Ed il fenomeno del rigonfiamento, che è di grande rilievo nel restringere le sezioni già scavate, ha non poca influenza sulla quantità di legnami resi inservibili.

5. SAGOMA DELLA GALLERIA. — La galleria di Ronco, la quale deve servire per una ferrovia a due binari, si è progettata in modo da dover la sezione retta del suo vano presentare: nel senso orizzontale, la larghezza massima AB

(*Fig.* 1ª) di m. 8,60 in corrispondenza della sommità dei piedritti, la larghezza $\overline{CD}$ di m. 7,80 al livello della superficie superiore delle rotaie, e la larghezza $\overline{EF}$ di m. 7,616 in corrispondenza dell'appoggio dei piedritti contro l'arco rovescio; nel senso verticale, l'altezza $\overline{GO}$ di m. 4,30 del punto più elevato della sezione retta dell'intradosso sulla retta AB, l'altezza $\overline{OH}$ di metri 1,80 della retta $\overline{AB}$ sulla retta CD, e l'altezza $\overline{HI}$ di metri 0,20 della retta CD sulla retta EF,

La larghezza $\overline{CD}$ è assegnata per metri 1,144 ai marciapiedi e per la rimanente parte $\overline{KL}$, ossia per metri 6,656 al ballast. Il punto più basso M della sezione retta dello intradosso dell'arco rovescio si trova di metri 0,824 sotto la retta EF, e quindi di metri 1,024 sotto la retta CD. L'arco NMP passa pei punti E ed F, e il suo raggio $\overline{OM}$ è di metri 9,456. Per la parte di galleria di cui qui si parla, il rivestimento, a partire dagli appoggi EQ ed FR contro l'arco rovescio, si è progettato colla grossezza costante di metri 1,08, e la grossezza costante di metri 0.81 si è stabilita per l'arco rovescio.

Cuscinetti di pietra tagliata con sezione retta pentagonale si trovano nel passare dai piedritti all'arco rovescio.

Come varianti alla sezione retta indicata, vi sono altre due sezioni, le quali diversificano dalla precedente, nell'essere i piedritti estradossati colla scarpa di 1[10 in una, e verticalmente nell'altra. Queste disposizioni, assieme alla forma dei cuscinetti, risultano dalle figure 2ª e 3ª.

Il canale per lo scolo delle acque si trova sempre in corrispondenza del mezzo dell'arco rovescio.

6. Materiali pei rivestimenti. — È stato prescritto: che il rivestimento della galleria, costituito dall'arco rovescio, dai piedritti e dal vôlto, dovesse essere di mattoni; e che dovessero essere in pietra tagliata i soli cuscinetti, e pulvini agli appoggi dei piedritti contro l'arco rovescio.

I mattoni stati adoperati nei rivestimenti già eseguiti provenivano da fornaci di Arquata, Ronco, Serravalle, Alessandria e Valenza. Apposite esperienze sono state eseguite su mattoni interi delle indicate provenienze, allo scopo di determinare le loro resistenze medie R'' alla rottura per pressione riferite al centimetro quadrato, e si sono ottenuti i risultamenti contenuti nella seguente tavola:

Provenienza dei mattoni			Coefficienti di rottura R'' per cent. quadr.
Mattoni delle fornaci		Candiani-Ellena d'Arquata . . . Cg.	278
»	»	Agosti d'Arquata . »	207
»	»	Carosio-Traverso-Reghitto di Ronco . »	247
»	»	Velati-Balbi di Serravalle Scrivia. .. »	157
»	»	Testa-Guerci di Alessandria . . . »	231
»	»	Gervaso-Ceriana-Angelori di Valenza . »	181

Nel tratto di galleria di maggior difficoltà, fra le progressive 1100 e 2400 metri, si sono esclusivamente adoperati mattoni delle fornaci di Arquata, di Ronco e di Alessandria, che sono fra quelli delle migliori qualità.

Le malte state impiegate coi detti mattoni nella confezione delle murature erano composte, prima del marzo 1886, con 45 parti di calce di Casale, 70 parti di sabbia di Scrivia e 20 parti di pozzolana di Roma; dopo l'accennata epoca con 45 parti di ciascuno dei tre indicati componenti, sostituendo alla sabbia di Scrivia quella della Bormida o dell'Orba. In alcuni casi, per dare maggiore idraulicità alle malte, si è fatto uso di 45 parti di calce di Casale e di 90 parti di pozzolana.

7. Guasti verificatisi nei rivestimenti. — Gravissimi sono i guasti avvenuti nella gran galleria di Ronco dalla parte dell'imbocco verso Genova, e bastano a provarlo i disegni delle sezioni trasversali di alcuni anelli deformati e rotti.

Anello col nº 124. — Quest'anello è situato alla progressiva 2000 metri dall'origine del tronco, ossia 1270 m. dalla testa sud della galleria. Si è costruito coll'assegnargli la grossezza di metri 1,50 e col fare i piedritti a parete verticale verso terra. All'arco rovescio si è assegnata la solita grossezza di metri 0,81.

Tosto si sono manifestate tali deformazioni e rotture nel piedritto sinistro e nella calotta da rendersi necessaria la loro ricostruzione, e dopo questa sono avvenuti i seguenti fatti: l'arco rovescio in modo dissimetrico è stato sollevato con grande diminuzione della sua curvatura (*Fig.* 5ª) all'intradosso e all'estradosso, e quasi totalmente si è frantumato per schiacciamento; il piedritto di nuova costruzione è stato spinto innanzi nella galleria di ben m. 0,75 con segni di notevoli degradazioni all'intradosso, e l'altro è rimasto immobile; la calotta si è abbassata e ristretta in guisa da corrispondervi un abbassamento di circa m. 0,17 alla chiave, ed un massimo restringimento di circa m. 1,25 riportato al piano d'imposta, per l'intiera sua grossezza si è schiacciata alla chiave, e, discendendo, si è rotta presso l'imposta dalla parte dell'intradosso.

I complessi dei restringimenti e degli abbassamenti, proiettati rispettivamente sull'orizzontale e sulla verticale passanti pel centro della primitiva direttrice dell'intradosso della calotta, sono rispettivamente di metri 1,25 e di metri 1,47.

Le maniere di rottura meglio marcate sono le due per pressione e per scorrimento.

Nella demolizione della prima calotta si è visto che la rottura non estendevasi molto verso l'interno a partire dall'intradosso, e per questo motivo, nella ricostruzione, si è creduto sufficiente di adottare la grossezza di m. 1,08.

Anello col nº 126. — Quest'anello, posto alla progressiva 2016 metri, ossia a 1286 metri dalla testa della galleria, è stato costruito a seconda della sagoma in cui i piedritti sono estradossati colla scarpa di 1[10 si è rotto prima della costruzione dell'arco rovescio nel modo indicato dalla figura 6ª.

I due piedritti, scorrendo quasi orizzontalmente, si sono innoltrati verso l'interno della galleria, di metri 0,10 l'uno e di m. 0,50 l'altro. La calotta in modo dissimmetrico si è deformata con un abbassamento di circa 1 metro in chiave e con un restringimento orizzontale di metri 1,35.

I sistemi di rottura dominanti sono quelli per pressione e per scorrimento.

La grande quantità di legname, resasi necessaria per puntellazioni ed armature dell'anello in questione, ha impedito la costruzione dell'arco rovescio.

Anello col nº 135. — Rimarchevoli sono le maniere di deformazione e di rottura verificatesi nell'indicato anello, posto alla progressiva 2090 metri, ossia alla distanza di 1360 metri dall'imbocco sud della galleria, e stato costruito coll'assegnare alla calotta la grossezza di m. 1,50 e col fare verticale la parete verso terra dei piedritti.

La sezione trasversale dell'anello deformato (*Fig.* 7ª) si è conservata quasi simmetrica rispetto alla verticale passante pel centro della sezione primitiva; l'arco rovescio, da concavo verso l'alto, è diventato convesso nel suo mezzo con un sollevamento massimo di quasi metri 1,40; i piedritti, orizzontalmente spinti verso l'interno della galleria, si sono avvicinati di circa un metro con una fenditura quasi verticale, passante per la sommità di ciascuno di essi; e la calotta, schiacciata quasi per tutta la sua grossezza presso la chiave e soltanto dalla parte dell'intradosso al di sotto della chiave stessa, si è abbassata alla sommità di oltre un metro.

Il vano interno della galleria, pel sollevamento dell'arco rovescio e per l'abbassamento della calotta, ha subito sul suo asse verticale una diminuzione d'altezza di metri 2,40. Il sistema di rottura dominante è quello per pressione.

L'anello di cui si parla, è stato demolito e ricostruito, assegnandogli una grossezza di metri 1,35 nella calotta e facendo verticali i piedritti verso terra. Si sono impiegati nella ricostruzione esclusivamente mattoni scelti d'Arquata e malta eminentemente idraulica di sola calce e pozzolana; ma pure si è già rotto per pressione alle reni nell'intra-

dosso, e la rottura si addentra per una profondità di ben metri 0,50 (*Fig.* 8ª).

Anello al n° 157. — La posizione dell'anello al n° 157 è determinata dal trovarsi esso alla progressiva 2250 m., ossia a 1520 metri di distanza dall'imbocco sud della galleria. Nella sua costruzione si è osservata la sagoma in cui i piedritti sono estradossati colla scarpa di 1/10.

Le deformazioni sono avvenute in modo dissimmetrico, e, come appare dalla figura 9ª, si sono verificati i seguenti notevoli guasti: l'arco rovescio si è sollevato più da una parte che dall'altra, diminuendo di curvatura; il piedritto, corrispondente all'estremo maggiormente spostato dell'arco predetto, è stato spinto verso l'interno della galleria per uno spazio di ben metri 0,75, ha subìto profonde lesioni, e si è spezzato il sottostante pulvino in pietra tagliata; l'altro piedritto ben di poco si è spostato, ma si è rotto per pressione con lesioni che s'addentrano nella muratura per circa un terzo della sua grossezza a partire dall'intradosso; e la calotta, schiacciatasi per l'intiera sua grossezza alla chiave, presenta gravi lesioni anche nei fianchi e principalmente all'imposta del piedritto maggiormente danneggiato. L'abbassamento della calotta nel suo mezzo è di circa metri 0,65.

Le diminuzioni subìte dal vano interno della galleria, proiettate sugli assi orizzontale e verticale, passanti pel centro della sezione primitiva, si possono rispettivamente ritenere di metri 1,40 e di metri 0,75.

I sistemi di rottura dominanti sono quelli per pressione e per scorrimento.

Anello al n° 165. — Quest'anello, situato alla progressiva 2300 metri, ossia a 1570 metri dall'imbocco sud della galleria, è stato eseguito colla stessa sagoma e dimensione del precedente.

Quantunque di recente costruzione, pure l'anello subì considerevoli guasti, come risulta dalla figura 10ª. Le deformazioni si sono mantenute quasi simmetriche rispetto all'asse verticale della sua sezione primitiva; l'arco rovescio si è sollevato di qualche poco con indizi visibili di rottura; i piedritti, avanzatisi verso l'interno della galleria, si sono rotti all'intradosso ed anzi in uno di essi si è manifestata una fenditura, la quale, partendo dalla sommità, termina al sottostante pulvino a circa un terzo della grossezza del piedritto a partire dall'intradosso; la calotta, ristrettasi nel senso orizzontale, si è schiacciata alla chiave per tutta la sua grossezza, sui fianchi a non grande profondità oltre l'intradosso.

Le diminuzioni del vano interno della galleria, nel senso degli assi orizzontale e verticale, sono rispettivamente di metri 0,40 e di metri 0,30.

Le maniere di rottura dominanti nell'anello al n° 165 sono quelle per pressione e per scorrimento.

Anello col n° 12 dell'attacco verso Genova dal pozzo n° 2. — Quest'anello, che trovasi alla progressiva 3154 metri, ossia a 2424 metri dall'imbocco sud della galleria, è stato costruito colla sagoma in cui i piedritti sono rinforzati col fare verticali le loro pareti verso terra (*Fig.* 11ª).

Quantunque di recente costruzione, esso trovasi schiacciato per tutta la sua grossezza alla sommità dei piedritti e per una certa altezza della calotta al di sopra della sommità stessa. Di più, si hanno indizi di schiacciamento dei materiali all'intradosso della calotta presso la chiave e sulle reni.

Le deformazioni non sono considerevoli; sono quasi simmetriche rispetto all'asse verticale della sezione trasversale dell'anello, e le lesioni, appena visibili nei primi due mesi, presero in seguito a propagarsi e ad approfondirsi in modo da richiamare tutta l'attenzione.

Anello al n° 47 dell'attacco verso Genova dal pozzo n° 3. — L'anello trovasi alla progressiva 3769 metri, ossia a 3039 metri dall'imbocco sud della galleria; fa testa verso una camera di deposito; ed è stato costruito, giusta la sagoma normale rappresentata nella figura 1ª. La sezione trasversale rappresentata nella figura 12ª è stata rilevata prima della costruzione dell'arco rovescio.

I piedritti non si sono sensibilmente spostati; e la calotta, rottasi per scorrimento in due giunti situati di poco al di sopra della sommità dei piedritti, è fratturata per tutta la sua grossezza, sia alla chiave, sia al di sopra di uno degli indicati giunti.

Le deformazioni non sono di grande entità, e sono quasi simmetriche rispetto all'asse verticale della sezione primitiva della galleria; e, come si è detto essere avvenuto per l'anello precedente, le lesioni, appena visibili nei primi due mesi, presero in seguito a manifestare una certa gravità.

Gli anelli, di cui si sono indicati i guasti nelle figure 5ª, 6ª, 7ª, 9ª 10ª e 12ª erano puntellati ed armati nel giorno in cui i sottoscritti visitarono la galleria; e, senza una tale precauzione, indubbiamente sarebbero crollati con gravi pericoli pel personale addetto all'esecuzione della grandiosa opera e con indefinibili ritardi nel suo compimento.

Si fa notare: che, nelle cattive condizioni risultanti dagli anelli per cui si sono descritti i guasti, si trova quasi tutto il tratto di galleria già eseguita dalla progressiva 1000 metri alla progressiva 1600 metri; e che nella parte che rimane a costruirsi, dalla progressiva 1600 metri alla progressiva 2400 metri, si presentano tutti gli indizi per dover ritenere che senza speciali provvedimenti si avranno gli stessi inconvenienti.

Anzi le cose sono ormai giunte a tal punto che non ostante le puntellazioni più robuste eseguite colla massima cura e l'impiego di tale quantità di legname da creare dannosi ingombri nell'escavazione, pure i cedimenti continuano, e parecchi operai, disanimati e spaventati per gl'incessanti spostamenti, rigonfiamenti e guasti, incominciano a rifiutarsi di lavorare.

8. Conseguenze risultanti dai guasti verificatisi nei rivestimenti. — Il sollevamento dell'arco rovescio, lo scorrimento dei piedritti verso il vano della galleria e lo scorrimento della calotta su uno o su due dei suoi giunti provano che il terreno agisce sulle varie parti del rivestimento non solo verticalmente, ma producendo azioni che ammettono componenti orizzontali e componenti verticali: e che, tenendo conto della pastosità e plasticità del terreno queste azioni si possono valutare in modo analogo a quelle dei liquidi.

Le rotture dell'arco rovescio, dei piedritti e della calotta mettono in chiaro la insufficienza del complesso del rivestimento, quale è prescritto nella sagoma normale, a sopportare gli sforzi enormi a cui trovasi sottoposto; e le frequenti lesioni, al solo intradosso, nei fianchi della calotta e nei piedritti, lasciano presagire che il rivestimento deve subire deformazioni che servono ad accelerare la sua rottura.

Il fatto quasi costante della rottura della calotta alla chiave per l'intiera sua grossezza e gli altri frequenti della rottura presso le imposte e ai piedi dei piedritti, indicano le sezioni più pericolose, e suggeriscono l'idea dell'impiego di materiali più resistenti dei mattoni da impiegarsi in corrispondenza delle sezioni stesse; materiali che non dovrebbero essere dimenticati nell'arco rovescio, il quale, pel modo con cui in alcuni anelli è stato sollevato e fratturato, si è dimostrato insufficiente all'importante suo scopo di dare una base solida al resto del rivestimento.

Le rotture manifestatesi nell'anello col n. 135 dopo la sua ricostruzione, e quella avvenuta negli anelli coi numeri 12 e 47 degli attacchi verso Genova dai pozzi coi numeri 2 e 3, dopo oltre due mesi dalla loro esecuzione, senza che prima vi fossero segni allarmanti di degradazione, inducono ad ammettere: come sui guasti del rivestimento non abbiano avuto influenza i sistemi d'attacco; e come il fenomeno del rigonfiamento del terreno, la cui azione generalmente si sviluppa e si fa sentire in modo lento ed ognor crescente contro qualsiasi ritegno destinato a mantenere il vano interno della galleria, sia la principale causa dei lamentati disastri.

9. Stabilità dei rivestimenti murali. — Le dottrine sulla resistenza dei materiali e sulla stabilità delle costruzioni dimostrano come il rivestimento della gran galleria di Ronco, quale è progettato nella sagoma stata proposta dalla Amministrazione Governativa e col materiale stato

prescritto nei vari contratti ed anche nella Convenzione 26 giugno 1886, sia insufficiente al suo scopo nei tratti di galleria, in cui il terreno è maggiormente rimaneggiato, e principalmente dove ha un certo grado di pastosità e di plasticità.

La prova di questa asserzione si ha nei risultamenti di alcuni calcoli di stabilità stati instituiti considerando diversi carichi di terra, nella ipotesi che i pesi della muratura e del terreno siano rispettivamente di tonnellate 2,15 e 2,10 per ogni metro cubo, e che i coefficienti di rottura per pressione, per trazione e per scorrimento siano rispettivamente di tonnellate 2000, 350 e 300 per ogni metro quadrato.

Nel fare questi calcoli si è applicato il più moderno e quello che è ritenuto come il migliore dei metodi conosciuti per verificare la stabilità di arcate e di rivestimenti di gallerie, ossia quello che emana dalla teoria delle deformazioni dei solidi sotto l'azione di determinate forze; e, allo scopo di rendere meno lunghe le molte operazioni da farsi per giungere ai risultamenti finali, si è fatto promiscuamente uso dei procedimenti numerici e dei procedimenti grafici. I calcoli si sono instituiti per le altezze di carico di 10 metri, di 60 metri e di 150 metri sulla generatrice culminante dell'estradosso dei rivestimenti, e si è tenuto conto, non solo delle pressioni della terra, ma anche dei pesi delle murature.

Altezza di carico di 10 *metri sull'estradosso.* — Considerando innanzi tutto l'arco rovescio colla grossezza costante di m. 0,81, si è trovato: che la massima pressione in senso normale alla sua sezione retta è di tonnellate 410; che in esso è provocata la resistenza alla pressione di 506 tonnellate per ogni metro quadrato; e che quindi la sua stabilità, definita dalla frazione $\frac{506}{2000} = 0,25$ maggiore di 0,10, è insufficiente.

Venendo al rivestimento, colla grossezza costante di m. 1,08, si è trovato: che le pressioni sul giunto di chiave, sul giunto orizzontale e sul giunto più basso sono rispettivamente di 134, di 144 e di 157 tonnellate; che queste pressioni sono applicate in punti distanti dall'intradosso di m. 0,53 la prima, di m. 0,54 la seconda e di m. 0,32 la terza; che le pressioni unitarie massime pei detti giunti sono rispettivamente di 131, di 133 e di 349 tonnellate; e che quindi i relativi coefficienti di stabilità, dati dalle frazioni $\frac{131}{2000}$, $\frac{133}{2000}$, $\frac{349}{2000}$, sono rispettivamente 0,07, 0,07 e 0,17. Nel giunto di chiave e nel giunto orizzontale il rivestimento è stabile per rapporto alla pressione; ma non lo è più nel giunto più basso per essere la frazione 0,17 maggiore del coefficiente di stabilità 0,10, adottato dai più prudenti costruttori,

Nel giunto infimo, oltre la resistenza alla pressione all'intradosso, è anche provocata quella relativa alla trazione all'estradosso. La trazione unitaria massima è di tonnellate 32; e il coefficiente di stabilità $\frac{32}{350} = 0,09$, minore di 0,10, accenna come sotto il riguardo della trazione siavi la necessaria stabilità.

Nello stesso giunto infimo è pur provocata la resistenza allo scorrimento da una forza di 26 tonnellate. Questa resistenza, riferita al metro quadrato, è di tonnellate 24; e il coefficiente di stabilità $\frac{24}{300} = 0,08$, minore di 0,10, indica come anche per lo scorrimento siavi tutta la sicurezza desiderabile.

Altezza di carico di 60 *metri sull'estradosso.* — Se si suppone che il terreno mobile si elevi fino all'altezza di 60 metri sulla generatrice culminante dell'estradosso del rivestimento si ottengono i seguenti risultati.

La massima pressione in senso normale alla sezione retta dell'arco rovescio risulta di 1488 tonnellate; la corrispondente pressione unitaria si trova eguale a 1837 tonnellate; e, per essere il coefficiente di stabilità dato dalla frazione 0,92 assai prossimo all'unità, si deve conchiudere non solo per l'equilibrio instabile, ma per la quasi imminente rottura dell'arco rovescio.

Passando al rivestimento, si è trovato: che le pressioni sul giunto di chiave, sul giunto orizzontale e sul giunto più basso sono rispettivamente di 686, di 696 e di 710 tonnellate; che queste pressioni sono applicate in punti distanti dall'intradosso di m. 0,55, di m. 0,51 e di m. 0,39; che le pressioni unitarie massime per gli accennati tre giunti sono rispettivamente di 670, di 778 e di 1205 tonnellate; e che i corrispondenti coefficienti di stabilità sono 0,34, 0,39 e 0,62. Essendo questi coefficienti maggiori di 0,10, risulta che il rivestimento è instabile per rapporto alla pressione e che il giunto infimo è quello in cui c'è maggior pericolo di rottura.

La massima resistenza allo scorrimento è di 49 tonnellate. Essa è provocata sul giunto infimo ed è di 45 tonnellate per ogni metro quadrato. Il coefficiente di stabilità risulta 0,15, e quindi anche per lo scorrimento non esiste il voluto grado di stabilità.

Altezza di carico di 150 *metri sull'estradosso.* — Nella galleria di Ronco avvennero, fra le progressive 1100 e 2400 metri, guasti di tale imponenza da rompere il rivestimento non solo, ma anche le armature sulle quali, e contro le quali, era appoggiato, e questo autorizza a credere: che molto grande è in alcuni siti l'altezza del terreno mobile sopra l'estradosso; che non può essere un'esagerazione il supporla di 150 metri, sia perchè le argille scagliose si estendono fino alla superficie superiore del terreno, sia perchè in alcuni siti questa superficie si trova di ben 280 metri al disopra dell'estradosso della galleria; e che, se un'altezza premente tanto grande non si determina appena aperto lo scavo e fatto il rivestimento, può determinarsi a poco a poco e produrre la rovina di qualche parte dell'opera se non si viene a sorreggerla con puntellazioni ed armature. Del resto basta dare un'occhiata alle figure contenute nella tavola IV, in cui sono rappresentati alcuni guasti verificatisi nel rivestimento e nella sottostante armatura, per conchiudere che essi non possono derivare che da una colonna premente di altezza non minore di 150 metri sull'estradosso.

Sotto l'indicata colonna premente, la pressione massima in direzione normale alla sezione retta dell'arco rovescio risulterebbe di 3427 tonnellate, la pressione unitaria sarebbe di 4231 tonnellate, e 2,11 il coefficiente di stabilità; cosicchè la rottura dell'arco rovescio avverrebbe anche prima dello sviluppo di tutta l'azione dovuta all'altezza di carico di 150 metri.

In quanto al rivestimento si è trovato: che le pressioni sul giunto di chiave, sul giunto orizzontale e sul giunto più basso sono rispettivamente di 1679, di 1700 e di 1734 tonnellate; che queste pressioni agiscono sui corrispondenti giunti in punti distanti dall'intradosso di m. 0,57, di m. 0,50 e di m. 0,42; che le pressioni unitarie massime sui detti tre giunti sono rispettivamente di 1820, di 1920 e di 2680 tonnellate; e che i relativi coefficienti di stabilità risultano 0,91, 0,96 e 1,34. L'ultimo coefficiente dimostra che la rottura del rivestimento avrebbe luogo prima della determinazione della colonna premente di m. 150.

La resistenza massima allo scorrimento è provocata sul giunto infimo da una forza di 80 tonnellate. La resistenza unitaria messa in giuoco sul detto giunto risulta di 74 tonnellate; e, avendosi 0,25 per coefficiente di stabilità, non risulta la necessaria sicurezza relativamente allo scorrimento.

10. Influenze delle grossezze dei rivestimenti sulla loro stabilità. — Per acquistare un'idea della influenza della grossezza dei rivestimenti sulla loro stabilità, si sono considerate due altezze di carico di m. 61,08 e di m. 151,08, sulla generatrice culminante dell'intradosso; ossia di m. 60 e di m. 150 sulla generatrice culminante dell'estradosso nell'ipotesi del rivestimento colla grossezza di metri 1,08; si è esaminato, sotto ciascuna di queste altezze, come si comporterebbero nei giunti di chiave, orizzontale ed infimo, tre rivestimenti colle grossezze di m. 1,08, di m. 1,50, di m. 2; e si sono trovati i risultamenti contenuti nelle seguenti tabelle.

ALTEZZA DI CARICO SULL'INTRADOSSO METRI 61,08

	Rivestimento grosso m. 1.08			Rivestimento grosso m. 1,50			Rivestimento grosso m. 2		
	Pressioni	Distanze dei punti d'applicazione dall'intradosso	Coefficienti di stabilità	Pressioni	Distanze dei punti d'applicazione dall'intradosso	Coefficienti di stabilità	Pressioni	Distanze dei punti d'applicazione dall'intradosso	Coefficienti di stabilità
		m.			m.			m.	
Giunto di chiave	686t	0.55	0.34	743t	0.76	0.26	811t	1.02	0.21
Giunto orizzontale	696	0.51	0.39	761	0.73	0.27	843	0.95	0.24
Giunto infimo	710	0.39	0.62	783	0.62	0.40	865	0.89	0.29

ALTEZZA DI CARICO SULL'INTRADOSSO METRI 151,08

	Rivestimento grosso m. 1.08			Rivestimento grosso m. 1,50			Rivestimento grosso m. 2		
	Pressioni	Distanze dei punti d'applicazione dall'intradosso	Coefficienti di stabilità	Pressioni	Distanze dei punti d'applicazione dall'intradosso	Coefficienti di stabilità	Pressioni	Distanze dei punti d'applicazione dall'intradosso	Coefficienti di stabilità
		m.			m.			m.	
Giunto di chiave	1679t	0 57	0.91	1817t	0.78	0.68	2000t	0.95	0.58
Giunto orizzontale	1700	0.50	0.96	1825	0.72	0.68	2002	0.90	0.65
Giunto infimo	1734	0.42	1.34	1858	0.64	0.90	2016	0.86	0.72

Per l'altezza di carico di m. 61,08 sull'intradosso, in nessuno dei giunti considerati c'è la voluta sicurezza, perchè tutti i coefficienti di stabilità sono di molto maggiori di 0,10; e, anche nel rivestimento colla grossezza di 2 metri, si ha una stabilità la quale raggiunge appena 1|3 di quella che suolsi ammettere dai prudenti costruttori. Anzi esaminando le diminuzioni che subiscono i coefficienti di stabilità passando dall'una all'altra delle grossezze dei tre rivestimenti considerati, si vede che, anche con rivestimenti grossi 2,50 e 3 metri di muratura di soli mattoni, difficilmente si potrebbe raggiungere la stabilità definita dalla frazione 0,10.

Se poi si considerano i coefficienti di stabilità ottenuti per un'altezza di carico di m. 151,08 sull'intradosso, si giunge, come è ben naturale, a conseguenze ancora più sconfortanti. Tutti i coefficienti di stabilità sono prossimi ed alcuni anche maggiori dell'unità; e le diminuzioni dei loro valori, nel passare dalla prima alla seconda e dalla seconda alla terza delle tre grossezze considerate, lasciano travedere, che neppure i rivestimenti grossi m. 4 e m. 4,50 (fatti con muratura di soli mattoni) potrebbero condurre ad avere la stabilità definita dal coefficiente 0,10.

Del resto calcoli istituiti per trovare sotto uno stesso carico, con quale legge variano i coefficienti di stabilità col crescere delle grossezze dei rivestimenti, dimostrano (e questo risulta anche dai dati riportati nelle precedenti tabelle) che tali coefficienti diminuiscono meno che proporzionalmente agli aumenti di grossezza e che quindi, sotto carichi un po' considerevoli, non è possibile raggiungere la stabilità definita dalla frazione 0,10, senza andare a grossezze enormi.

Segue da ciò che nel tronco della galleria di Ronco, dall'imbocco sud ai pozzi inclinati di Busalla in cui si verificano le più grandi pressioni, i rivestimenti di soli mattoni, quali sono prescritti dai contratti, dovrebbero essere portati a tali grossezze da creare difficoltà straordinarie nel fare gli scavi e nel mantenerli con puntellazioni ed armature, per trovarsi poi innanzi all'assoluta impossibilità pratica di eseguire le murature, con uno spreco inutile di danaro e di tempo quando si volesse tentare la prova.

Di più bisogna tener conto: che i rivestimenti di mattoni non si possono fare che per rotoli concentrici, che il numero dei rotoli deve crescere colla spessezza dell'intiero rivestimento; che i collegamenti, anche accurati, di questi rotoli, fatti con soli mattoni, non possono riuscir di molta efficacia; che quindi, nello stesso sistema obbligatorio di struttura dei rivestimenti, si ha una causa di diminuzione di resistenza di cui non si è potuto tener conto negl'istituiti calcoli di verificazione di stabilità; e che in genere la costruzione dei rivestimenti di considerevole grossezza riesce più difficile e meno ben fatta di quella dei rivestimenti più sottili. Di guisa che si può dubitare se la stabilità effettiva dei rivestimenti sarà per raggiungere quella teorica risultante dai calcoli.

Un'altra considerazione che ha la sua importanza, sta nell'agire il terreno contro il rivestimento non sempre in modo simmetrico rispetto al piano verticale passante per l'asse della galleria, sia per il senso e l'inclinazione della stratificazione, sia anche per le grosse zolle o scaglie di forma lenticolare, separate da superficie lucide, levigate ed untuose che sovente si trovano insieme alle argille. L'azione dissimetrica, a pari altezze di carico, riesce generalmente più nociva di quella simmetrica; e anche sotto questo riguardo, può darsi che i risultamenti contenuti nelle riportate tabelle siano per dare una stabilità maggiore di quella che effettivamente sarà per verificarsi.

11. Osservazioni sui risultati dei calcoli in confronto di alcuni fatti verificatisi nella rottura di alcuni anelli. — I calcoli, di cui si sono riportati i risultamenti nei numeri 9 e 10, si sono instituiti nella ipotesi che gli appoggi somministrati dall'arco rovescio siano immobili; ma, se quest'ipotesi si verifica per alcuni anelli, essa manca affatto per alcuni altri.

Per l'anello col n. 12 (attacco verso Genova dal pozzo n. 2) si può dire verificata l'immobilità dell'arco rovescio, e i risultati della teoria sono confermati da quelli della pratica, ossia pressione quasi uniforme nel giunto di chiave, pressioni pure quasi uniformi nei giunti orizzontali e nei giunti vicini a quello e a questi.

Per gli anelli invece coi n. 124, 135, 157 e 165, in cui si è spostato e si è rotto l'arco rovescio, stando la rottura alla chiave per tutta la grossezza del rivestimento, si ha lo schiacciamento dei mattoni tutto al lungo dello intradosso.

La spiegazione di questo fatto si potrebbe dare matematicamente, ammettendo, nel dedurre le equazioni per trovare la spinta orizzontale ed il momento inflettente relativo al giunto infimo, che l'estremo più basso dell'asse del rivestimento possa subire spostamenti nel senso orizzontale e nel senso verticale e che la sezione infima sia soggetta a rotazione; spostamenti e rotazioni da determinarsi in funzione delle deformazioni che si potranno verificare nell'arco rovescio. Dedotte tali equazioni, si calcolerebbero con esse spinta e momento indicati; e quindi si procederebbe innanzi per ottenere tutti gli elementi atti a determinare la stabilità nei vari giunti che si vorranno considerare. Fra questi elementi vi saranno le distanze dei punti di applicazione delle pressioni sui diversi giunti dall'intradosso, le quali saranno minori di quelle risultanti

dalla immobilità nel giunto infimo; e per questo motivo le pressioni massime unitarie avranno luogo all'intradosso, e quindi la rottura dei mattoni da questa parte senza che i guasti si protendano fino all'estradosso.

Del resto, considerando un giunto qualunque CD (fig. 4) in un rivestimento il cui giunto di chiave sia AB, ed il cui giunto infimo sia EF, si comprende subito come la reazione dell'arco rovescio contro EF debba, nel caso in cui questo arco ceda, essere minore di quella che si verificherebbe quando l'arco stesso fosse immobile. Il peso della parte CDFE del rivestimento, e la pressione delle terre contro la parete DGF si possono ritenere immutabili comunque si comporti il giunto EF, e quindi il momento di rotazione attorno all'asse proiettato in O, risulta nel caso del cedimento dell'arco rovescio, maggiore di quello che si verificherebbe quando questo cedimento non avesse luogo. Questo maggiore momento fa nascere in C il corrispondente aumento di pressione, a cui può essere dovuta la rottura all'intradosso; e quello che si è detto pel giunto CD vale per tutti gli altri giunti compreso fra quello di chiave ed il giunto infimo.

12. Riassunto. — Raccogliendo quanto si è detto di più essenziale, crediamo di poter conchiudere:

1° Che i rivestimenti di muratura di mattoni, che la Impresa ha l'obbligo d'impiegare, fatti a seconda delle sezioni trasversali allegate alla Convenzione 26 giugno 1886, sono insufficienti a sopportare stabilmente e permanentemente le resistenze in essi provocate dalle enormi pressioni dei terreni in cui devono essere costruiti nella più gran parte del tronco della galleria di Ronco fra l'imbocco sud ed i pozzi inclinati di Busalla;

2° Che, mantenuta la sagoma interna della galleria risultante dalle dette sezioni ed impiegando i mattoni accennati, pur anco ricorrendo a scavi con dimensioni straordinarie e quindi non facili a mantenersi, ad armature di resistenza più che eccezionale, a murature, non solo di difficile, ma praticamente di impossibile esecuzione dopo una spesa di cui non si possono prevedere i limiti ed una perdita di tempo indefinibile, non si giungerebbe al lodevole compimento dell'opera;

3° Che è necessario, se si vuole un'opera duratura, di modificare i nuovi rivestimenti e quelli da ricostruirsi, sia in quanto concerne alla forma della loro sezione trasversale, sia in quanto si riferisce alla natura dei materiali, sostituendo ai mattoni altri materiali con notevole maggior resistenza allo schiacciamento.

Torino, 6 gennaio 1887.

Ing. Giovanni Curioni.
Ing. Enrico Copello.

BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI

CRONACA PARLAMENTARE

Discutendosi in questi giorni alla Camera dei deputati lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1886-1887, l'onorevole ministro Genala fece, in risposta alle osservazioni, domande, accuse e obbiezioni mossegli da vari oratori, un discorso pieno di particolareggiate notizie e di schiarimenti.

Non potendo riprodurre interamente codesto importante discorso, che riscosse la viva approvazione della Camera, perchè manca tuttora il testo ufficiale stenografato, ci limitiamo a darne un sunto dettagliato quale ce lo consentone il tempo e lo spazio del giornale.

Premettiamo però che la discussione generale sul disegno di legge predetto venne chiusa nella seduta del 27 corr. con l'approvazione dell'ordine del giorno seguente, proposto dagli on. Mordini e Salaris: « La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, passa alla discussione degli articoli ». — Quest'ordine del giorno venne approvato con voti 229 contro 154; 1 astenuto.

L'onorevole ministro ha esordito dichiarando che si propone di entrare subito nel cuore dell'argomento, cioè nella questione delle strade ferrate, che è stato sinora il tema principale della discussione.

Osserva dapprima che la divisione delle reti presentava gravi difficoltà, poichè delle 110 linee che compongono la rete ferroviaria italiana soltanto sette rimasero sotto la stessa direzione che prima le amministrava. Con le reti si cambiò anche tutto il personale; e si dovè ripartire il materiale mobile secondo i vari tipi e secondo le convenienze delle varie linee.

Fu mestieri inoltre fare la assegnazione e la stima di questo materiale. Ed oltre a queste difficoltà, per sè ingenti, fu mestieri non ritardare neppur di un giorno l'esercizio delle ferrovie e a norma delle nuove tariffe. Così pure si dovè istituire il Consiglio delle tariffe, costituire l'Ispettorato, ed impiantare l'amministrazione dei fondi di riserva. Tuttavia in questo ingente lavoro, si procedè per modo che, se non gli si vuol dar lode dalla Camera, sembra di non poter neppure meritar biasimo.

Tanta mole di ordinamenti non poteva compiersi intieramente in sì breve tempo; perciò non è ancora dato pieno assetto alla direzione dell'esercizio in Torino, e a questo proposito assicura l'onorevole Buttini che il Governo ha già sollecitato la Mediterranea a nominare il capo di quella direzione.

Alle osservazioni dell'onorevole La Porta intorno alla divisione dei servizi tra le due direzioni d'esercizio d'Ancona e di Bologna, introdotte dalla Società per la rete Adriatica, risponde che quella distribuzione non è illegittima e che non si può *a priori* condannare; egli perciò starà in attesa del risultato di quel sistema pur dichiarando che a lui parrebbe migliore il sistema seguìto dalla Società per la rete Mediterranea.

Raccogliendo gli appunti fatti intorno al personale, dice che gli organici ed il regolamento non vennero ancora approvati dal Governo e che le indennità gli risultano date in proporzione del numero effettivo degli impiegati.

Non ammette poi che il servizio sia peggiorato; se non che il miglioramento che si è verificato sulle linee principali non si è riprodotto nelle secondarie. Venendo a parlare più particolarmente del servizio della Mediterranea, dice che, mentre nel primo compartimento esso procede bene, nel secondo compartimento invece si verificano inconvenienti e ritardi a cagione delle distanze delle officine per la ripartizione delle macchine e dell'aumento del traffico.

Naturalmente il ministro non è soddisfatto di questa condizione di cose, ma ne riconosce il carattere transitorio e crede non occorra molto per rimuoverla.

Riconosce altresì la scarsità del materiale mobile, e, sebbene creda che l'esperienza insegnerà ad utilizzarlo meglio, dimostra che il Governo ha già disposto perchè ne sia largamente cresciuta la dotazione.

Spera che fra qualche mese si potrà applicare ai treni diretti l'illuminazione a gas, e si potrà pure guadagnare in sicurezza ed in velocità. Assicura poi che si stanno con cura esperimentando diversi tipi di carrozze per maggior comodità dei viaggiatori.

Dichiara che si è interessato dell'argomento del servizio cumulativo colle ferrovie secondarie e che è prossimo un accordo tra le parti interessate.

Si è udito, dice all'onorevole Della Rocca, in proposito il Consiglio delle tariffe, il quale fu convocato ripetutamente anche per risolvere altre difficoltà.

Dà spiegazioni all'onorevole Giolitti e intorno al fondo di riserva della Società sicula, e intorno ad una somma inscritta nell'allegato *B*.

Chiarisce i criteri seguiti nella costituzione dell' ispettorato ferroviario cui attribuì il sindacato, sia sull'esercizio che nelle costruzioni, non ritenendo opportuno separare due materie così connesse. Riconosce che quell'ufficio non può dare fin d'ora i risultati che darà indubbiamente quando sarà completamente ordinato e quando sarà liberato dall'ingente arretrato relativo alle costruzioni; e prega la Camera di riservare il suo giudizio su quell'istituzione.

Con essa poi, contrariamente a quello che ritengono gli onorevoli Giolitti e Saporito, egli crede d'aver invigorito anzichè allentato la ingerenza del Governo nelle costruzioni; soltanto di cinque sopra quarantasei linee in costruzione, egli ha affidato la costruzione alle Società, e dichiara che egli mira a diminuire il personale straordinario addetto a queste costruzioni.

Il ministro si riposa alcuni minuti.

Entrando direttamente a dire delle costruzioni ferroviarie, dopo averne esposti i precedenti legislativi, sostiene la legittimità della costruzione della linea Genova-Asti, legittimità che si fonda sulla legge del 1882, consacrata dall'articolo secondo di quella del 1885.

Crede del resto che si tratti di una questione di mera interpretazione.

Non ammette che siano state rallentate le costruzioni, anzi dimostra, con dati statistici, che effettivamente si è fatto molto più di quello che sarebbe stato consentito. Certamente che essendosi già posto mano a 44 linee, egli ha dovuto adottare il criterio di non iniziare nuove strade ferrate; e di fatti non ha iniziato che quelle quattro o cinque per le quali le provincie ed i comuni si mostrarono pronte ad anticipare i fondi.

Fu indotto ad indugiare l'iniziamento di nuovi lavori anche per la necessità di completare i progetti.

Accenna alle molte ragioni che ritardarono finora gli appalti, e afferma essere lontanissimo dal suo pensiero di voler fare un monopolio delle costruzioni; tanto è vero che sono state mantenute tutte le direzioni governative, e che furono appaltati tutti quei lavori pei quali si avevano in pronto gli studi.

Quanto ai pareri del Consiglio di Stato dice che non ha potuto presentare quelli relativi ai contratti in causa; a questo suo criterio condiscese la Commissione del bilancio, nè quindi gli hanno fatto poca meraviglia le censure in proposito rivoltegli dall'onorevole Giolitti.

Solamente può dichiarare alla Camera che sono esageratissime le voci che si sono fatte correre su questo argomento.

L'onorevole ministro esamina le previsioni e le spese effettive di varie linee.

Dice che, per ciò che ha tratto alle costruzioni occorre risolvere tre problemi: uno amministrativo, uno tecnico, uno finanziario. Afferma di mantenere intatte le dichiarazioni che fece nella discussione della legge 27 aprile 1885: che quasi tutte le linee in costruzione sono sotto la sorveglianza degl'ingegneri del Governo; che ha fatto e continuerà a fare appalti a sistema ordinario; che non si vincolerà colle Società per i contratti a prezzo fatto, se non quando il contratto medesimo risulti di evidente utilità pel Governo.

Non ammette di aver proceduto con troppa fretta nella concessione delle ferrovie Sarde, affermando anzi che la concessione ha prodotto un utile di nove milioni al Governo sul limite di spesa a cui era autorizzato ad arrivare per legge, e altri vantaggi di varia natura. E quindi esorta la Camera a stare in guardia contro voci, che rappresentano interessi non favorevoli al pubblico erario (*commenti*).

Passando ad esaminare il problema tecnico e quello finanziario, nota la differenza di un miliardo fra il preventivo del 1879 e i calcoli recenti. Non poteva sapere prima d'ora la spesa presunta per compiere la rete ferroviaria, nè quindi poteva prima d'ora farla nota al Parlamento; come non poteva indugiare a comunicare le relative notizie alla Giunta del bilancio, che le richiedeva.

Spera che la somma, ora calcolata, possa bastare allo scopo; e soggiunge che questa somma è costituita o da conti consuntivi, o dai progetti compilati a cura degl'ingegneri governativi. Si diffonde a spiegare le ragioni della differenza fra il preventivo odierno e quello portato dalla legge del 1879, come passaggio di categoria di alcune linee, costruzione di linee nuove, aumento di materiale mobile, maggiori spese accertate sui preventivi, e simili.

Aggiunge che i progetti, fatti in base alla legge del 1879, erano progetti di massima, compilati da ingegneri privati, mentre i progetti attuali sono progetti di dettaglio.

Posto così il problema, resta ad esaminare il modo di risolverlo finanziariamente.

Osserva che la spesa complessiva di tutte le linee proposte ed approvate salirà a 2226 milioni, dei quali se ne sono spesi 772 in strade compiute o quasi compiute.

Ora rimane a studiare la soluzione della questione, la quale risulta dal modo di provvedere alla spesa delle strade che restano da costruire e delle quali fu riconosciuta la necessità. Potrà farsi qualche economia usando lo scartamento ridotto; ma questo espediente non può essere seguito che in linee affatto secondarie.

Fu consigliato da alcuni di fare una costruzione economica. Ora si sono fatti in proposito alcuni tentativi, i quali persuasero che si riesce a strade inservibili. Ed egli crede che la economia vera debba farsi nelle pendenze e nelle curve e costruendo stazioni che bastino alle necessità del servizio; ma di tali economie non istima tenere conto nel preventivo.

La spesa rimane quindi, salvo le economie, di 2226 milioni, dei quali 640 saranno già spesi nel 30 giugno 1887 e pagati 471; rimarranno quindi nel prossimo esercizio da farsi costruzioni che importeranno, approssimativamente, 1586 milioni.

Per questa spesa il Governo proporrà speciali provvedimenti. Esclude anzitutto che tra questi possano comprendersi contratti per concessioni di costruzioni in blocco.

Piuttosto proporrà di aumentare gli stanziamenti del bilancio nella maggior misura che potrà essere sopportata dal credito dello Stato, da economie e da maggior provento di imposte e di contributi (*commenti*); liquidando per altro separatamente gl'impegni assunti fino ad ora.

Per l'avvenire quindi ritiene che gioverà attingere il meno possibile alle leggi del 1881 e 1882, le quali hanno prodotto una lunga serie di gravi inconvenienti amministrativi.

Alle censure dirette dall'onorevole Sonnino alle leggi *omnibus*, ed ai capitoli complessivi risponde che esse riguardano piuttosto l'opera del Parlamento che quella del

presente Ministro dei lavori pubblici, il quale deve eseguire le leggi quali sono. Tuttavia studierà se convenga, insieme a quelle per i maggiori stanziamenti, presentare una proposta per assegnare ad ogni linea le spese annue occorrenti.

Risponde all'onorevole Favale che, per tutte le linee non comprese nei mille chilometri, il Governo non può fare promesse; esso per altro ritiene che si possa, per quelle che hanno carattere locale estendere il beneficio della legge 1873, concedendo, cioè, ad esse un sussidio superiore alle mille lire per ogni chilometro; giacchè da quelle linee lo Stato ricava annualmente vantaggi non inferiori alle duemila lire per ogni chilometro.

Prega la Camera di notare che due miliardi impiegati nelle costruzioni ferroviarie si trasformeranno in accrescimento di ricchezza, e concorreranno ad equilibrare il mercato interno, ad agevolare la concorrenza internazionale ed a rinvigorire la nostra difesa militare. Perciò il Governo deve adoperarsi a dare al problema una soluzione che concilii i molteplici interessi che si collegano all'arduo problema.

Se poi la Camera intende giudicare l'opera sua, consideri come in niun tempo l'amministrazione dei lavori pubblici fu sì aggravata di tanto e difficile lavoro e consideri altresì ch'egli ha eseguito le leggi approvate dal Parlamento con lealtà e sincerità (*viva approvazione*).

SPESE PER LE NUOVE LINEE COMPLEMENTARI

L'allegato n. 26 alla relazione dell'onorevole Romanin-Jacur riguarda il capitolo 134 « Spese per lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativo alle nuove linee complementari » in dipendenza alle leggi 29 luglio 1879, n. 5002, serie 2ª; 5 giugno 1881, n. 240, serie 3ª; 5 luglio 1882, n. 875, serie 3ª e 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª.

Le spese afferenti alla costruzione delle nuove linee si riassumono nel modo seguente:

a) A carico dello Stato . . .	L.	99,836,000
b) A carico delle provincie per quote obbligatorie, contributi volontari ed anticipazioni	»	2,164,000
Totale	L.	102,000,000

Il dettaglio di questa somma distintamente per categoria è il seguente:

a) Categoria prima.	L.	49,782,057 (1)
b) » seconda	»	11,622,284 (2)
c) » terza	»	12,964,720 (3)
d) » quarta	»	2,338,075 (4)
Provvista del materiale mobile di dotazione	»	8,000,000
Riscatto delle ferrovie Vicenza-Thiene-Schio, Padova-Bassano e Vicenza-Treviso (legge 25 giugno 1882, n. 87, serie 3ª)	»	1,280,000
Rimborso ai corpi morali delle anticipazioni dai medesimi fatte delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle lineee complementari (art. 18, alinea 5 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª)	L.	6,530,927
Rimborso ai corpi morali delle eccedenze delle quote di contributo portate a loro carico negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885 (articolo 18, alinea 4 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª) . .	»	1,633,492
Rimborso dovuto al Tesoro dello Stato a saldo differenza fra l'ammontare delle somme stanziate nel bilancio dell'entrata, e quello delle somme effettivamente riscosse e da riscuotere per anticipazioni e contributi dei corpi morali suddetti . .	»	7,818,445
Totale	L.	102,000,000

(1) Delle quali L. 175,000 a carico delle provincie.
(2) » » 624,000 » »
(3) » » 1,076,000 » »
(4) » » 289,000 » »

Vediamo ora come vennero ripartite le somme assegnate alle 4 categorie tra le diverse linee che le compongono per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1886 al 30 giugno 1887.

1ª *categoria* — A questa categoria venne assegnato un totale di L. 49,782,057 che così si ripartisce fra le seguenti linee:

1. Novara al confine Svizzero presso Pino	L.	420,000
2. Roma alla linea Solmona-Aquila	»	6,000,000
3. Parma-Spezia con diramazione a Sarzana	»	10,100,000
4. Faenza-Firenze	»	6,100,000
5. Terni-Rieti-Aquila	»	»
6. Campobasso-Benevento	»	»
7. Codola-Nocera	»	162,057
8. Reggio (Calabria)-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano e dalla linea Castrocucco alla linea Eboli-Salerno	»	17,000,000
9. Succursale dei Giovi.	»	7,500,000
10. Roma-Napoli (diretta)	»	2,500,000
Totale	L.	49,782,057

2ª *categoria*. — La somma complessiva assegnata a questa categoria è di L. 11,622,284 così ripartita tra le linee seguenti:

1. Bassano-Primolano	L.	200,000
2. Aosta-Ivrea	»	500,000
3. Linea di accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola	»	900,000
4. Cuneo-Nizza per Ventimiglia ed il colle di Tenda	»	880,000
5. Sondrio-Colico-Chiavenna . . .	»	650,000
6. Belluno-Feltre-Treviso	»	538,284
7. Macerata-Albacina	»	800,000
8. Ascoli-S. Benedetto	»	454,000
9. Teramo-Giulianova	»	130,000
10. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca	»	560,000
11. Campobasso-Termoli	»	»
12. Benevento-Avellino	»	850,000
13. Cosenza-Nocera-Tirrena . . .	»	500,000
14. Dalla Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro	»	370,000

15.	Taranto-Brindisi	»	560,000
16.	Messina-Patti al tronco Cerda-Termini	»	1,500,000
17.	Siracusa-Licata	»	730,000
18.	Adria-Chioggia	»	500,000
19.	Lecco-Colico	»	500,000
20.	Genova-Ovada-Acqui-Nizza-Asti	»	500,000
	Totale	L.	11,622,284

3ª *categoria.* — L'ammontare complessivo delle somme destinate alle linee componenti questa categoria è di lire 12,964,720 così suddivise:

1.	Novara-Varallo	L.	83,950
2.	Chivasso-Casale	»	164,000
3.	Bra-Carmagnola	»	100,439
4.	Cuneo-Mondovì	»	500,000
5.	Vercelli-Mortara, Cava-Manara-Bressana-Broni coi prolungamenti Stradella-Pavia	»	40,950
6.	Airasca-Cavallermaggiore	»	68,000
7.	Lecco-Como	»	360,000
	Ponte S. Pietro-Seregno	»	576,000
8.	Parma-Brescia-Iseo	»	800,000
9.	Mantova-Legnago	»	527,000
10.	Mestre-San Donà-Portogruaro	»	266,000
11.	Bologna-Verona	»	960,000
12.	Ferrara-Ravenna-Rimini, con diramazione Lanzola-Lugo	»	900,000
13.	Gaiano-Borgo S. Donnino	»	150,000
14.	Piombino-Cornia	»	150,000
15.	Lucca-Viareggio	»	800,000
16.	Aulla-Lucca	»	250,000
17.	Viterbo-Attigliano	»	344,431
18.	Dalla stazione di Frascati alla città	»	55,950
19.	Velletri-Terracina	»	250,000
20.	Caianello-Isernia	»	500,000
21.	Sparanise-Carniola-G»eta	»	200,000
22.	Salerno-S. Severino	»	600,000
23.	Foggia-Lucera	»	610,000
24.	Foggia-Manfredonia	»	138,000
25.	Candela-Fiumara d'Atella	»	600,000
26.	Ponte Santa Venere-Avellino	»	200,000
27.	Ponte Santa Venere per Venosa-Altamura-Gioia	»	200,000
28.	Solmona-Isernia-Campobasso	»	300,000
29.	Fiumara d'Atella all'Eboli-Potenza	»	400,000
30.	Zollino-Gallipoli, e dalla stazione di Gallipoli al porto	»	111,000
31.	Valsavoia-Caltagirone	»	200,000
32.	Ceva-Ormea	»	203,000
33.	S. Arcangelo-Fabriano	»	100,000
34.	Legnago-Monselice	»	633,000
35.	Gallarate alla Novara-Pino	»	423,000
36.	Portogruaro-Casarsa; Casarza-Spilimbergo-Gemona; Traversale-Treviso-Motta	L.	200,000
	Totale	L.	12,964,720

4ª *categoria.* — Infine troviamo per le linee di questa categoria stanziata in bilancio la somma di L. 2,338,075 così ripartita:

1.	Macerata-Civitanova	L.	132,555
2.	Saluzzo-Cuneo	»	100,000
3.	Bricherasio-Barge	L.	26,000
4.	Moretta-Saluzzo	»	41,000
5.	Castelvetrano-Porto Empedocle e i suoi due prolungamenti per Canicattì e per Licata	»	100,000
6.	Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale	»	»
7.	Parma-Guastalla-Suzzara	»	»
8.	Ventoso-Scandiano-Reggio-Guastalla con diramazione Reggio-Correggio-Carpi	»	»
9.	Adriatico-Fermo-Amandola	»	50,000
10.	Colle Poggibonsi	»	»
11.	Arezzo-Fossato	»	»
12.	Bergamo-Ponte della Selva	»	»
13.	Como-Varese-Laveno	»	»
14.	Fossano-Mondovì	»	»
15.	San Pietro in Casale-Cento	»	50,000
16.	Monza-Besana	»	50,000
17.	Arezzo-Stia	»	»
18.	Borgo S. Donnino-Cremona	»	289,000
19.	Bologna-Budrio-Porto Maggiore	»	»
20.	Trebbo-Medicina-Massa Lombarda	»	»
21.	Palermo-Corleone	»	»
22.	Castellamare-Cancello e diramazioni di Gragnano e di Torre-Annunziata	»	»
23.	Fano-Santa Barbara (Metaurense)	»	»
24.	Sassi-Superga (funicolare)	»	»
25.	Udine-Palmanova-Portogruaro	»	»
26.	Lecce-Francavilla-Nardò	»	75,000
27.	Suzzara-Ferrara	»	»
28.	Barletta-Spinazzola	»	75,000
29.	Sassuolo-Scandiano	»	»
30.	Besana-Oggiono	»	50,000
31.	Sondrio-Tirano	»	50,000
32.	Linea circumetnea	»	100,000
	Disponibili pel pagamento delle quote a carico dello Stato per la costruzione delle linee comprese in questo riassunto che non hanno stanziamento speciale essendo concesse ai termini dell'articolo 18 della legge 29 luglio 1879	»	1,149,520
	Totale	L.	2,338,075

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Al R. Ispettorato Generale è stato trasmesso dalla Società Mediterranea il progetto di massima della linea Gaiano-Borgo San Donnino, che è, come è noto, una diramazione della Parma-Spezia.

Secondo le proposte della Società la linea può essere divisa in due tratte: la prima, da Borgo San Donnino al Cervo, misura chil. 13,700: per la seconda si presentano due tracciati, l'uno che, conformemente alla legge 29 luglio 1879, va per Giarola a Gaiano, l'altro che per Felegara metterebbe a Fornovo.

Col tracciato per Gaiano si ha un percorso di chil. 26,450; con quello per Fornovo di chil. 24,300; onde una differenza a favore del secondo di chil. 2,150.

La linea di Fornovo sarebbe anche preferibile per assoluta

stabilità e sicurezza, nonchè dal punto di vista del commercio di transito e degli interessi militari.

Col tracciato per Gaiano si avrebbero quattro stazioni a Giarola, Cervo, Noceto e Borghetto: cinque invece se ne avrebbero coll'altro, a Felegara, Medesano, Cervo, Noceto e Borghetto.

><

La Società predetta ha pure trasmesso all'Ispettorato il risultato degli studî fatti pel secondo tronco della linea Catanzaro-Stretto Veraldi, che va da Catanzaro a Settingiano.

I tracciati studiati sono i seguenti:

1° S. Maria-Settingiano pel Germaneto chil. 13,973.

2° Pieve di Sala-Settingiano pel Germaneto chilometri 10,343.

3° S. Maria-Catanzaro-Gazometro-Settingiano pel Sansinato chil. 8,452.

4° Pieve di Sala-Settingiano pel Sansinato chilometri 10,242.

5° Diramazioni Pieve di Sala-Catanzaro Città chilometri 4,591.

Il progetto preferibile sarebbe quello da Sala a Settingiano pel Sansinato. Esso ha sugli altri il vantaggio di non scostarsi troppo dall'attuale Stazione di Catanzaro, e si raccomanda inoltre per la brevità del percorso, per le minori pendenze, per la minor altezza da superare e in conseguenza di tutto ciò per la spesa minore.

><

La stessa Società ha presentato altresì al Ministero dei lavori pubblici il progetto esecutivo d'appalto del 2° tronco della linea Salerno-S. Severino, che comprende la galleria delle Fratte di m. 2,396, per l'importo di L. 3,260,700.

><

L'ing. Riccardo Bianchi ha inventato un nuovo apparecchio di sicurezza per la manovra degli scambi e segnali, che fu quindi costrutto dall'ing. G. Servettaz di Savona ed impiantato a proprie spese, per esperimento, nella Stazione di Abbiategrasso, ove ha funzionato regolarmente sino dai primi del novembre u. s.

L'Amministrazione del Mediterraneo ha nominato una commissione tecnica per l'esame di tale apparecchio, la quale ha constatato il suo regolare funzionamento ed i vantaggi che offre sugli altri sistemi, compreso quello di Saxby e Farmer.

Ci riserviamo di riferire in altro numero più ampî particolari.

><

Nelle adunanze ieri tenutesi dal Comitato e dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Bochumer Verein di Bochum, per fornitura di molle a spira per carri, vetture, locomotive e tenders; importo L. 8,720.

2. Colla Ditta Ernesto Breda di Milano, per fornitura di 4 carri piatti per trasporto merci; importo L. 14,400.

3. Colla Ditta Pasquale Faucitano di Napoli, per appalto lavori di costruzione di una baracca in legno nella stazione di Napoli; importo L. 16,000.

4. Colla Società nazionale delle officine di Savigliano. per fornitura di 15 carrozze di 3ª classe ad un solo compartimento, con terrazzini, doppio freno, a vite, e continuo a vuoto; importo L. 127,200.

5. Colla detta Società per fornitura di n. 93 carri coperti a due assi, per trasporto merci e bestiame (Serie HB*f* e HB); importo L. 262,650.

6. Colla detta Società per fornitura di 6 carrozze di 1ª classe per viaggiatori, a due assi, a quattro compartimenti, munite di freno continuo ad aria compressa, senza loggetta e senza freno a mano; importo L. 83,970.

7. Colla Società anonima ausiliare di strade ferrate, tramways e lavori pubblici di Torino, per fornitura di 70 carri scoperti a due assi senza freno, per trasporto merci; importo L. 162,750.

8. Colla Ditta Miani e Venturi di Milano, per fornitura di 80 carri coperti, per trasporto merci e bestiame; importo L. 215,400.

9. Colla Ditta E. Breda di Milano, per acquisto di 40 carri coperti, per trasporto merci e bestiame; importo L. 124,000.

10. Colla Ditta Felice Grondona e Compagnia di Milano per fornitura di n. 40 carri coperti a 2 assi, per trasporto merci e bestiame; importo L. 107,000.

11. Colla Ditta Bistoletti Giovanni di Milano, per appalto dei lavori per la costruzione della 2ª tratta della nuova linea di circonvallazione di Milano; importo L. 570,000.

Vennero pure approvate le seguenti convenzioni:

1. Colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche per accordare alla stessa una riduzione di tariffa sui trasporti di almeno 6000 tonnellate di cemento all'anno.

2. Colla Società esercente la Rete Adriatica e con quella della Navigazione del lago di Como (Lariana), per regolare il trasporto in servizio cumulativo dei viaggiatori, bagagli, numerario, merci a grande velocità, a piccola velocità accelerata, piccola velocità e vetture.

Il Consiglio d'Amministrazione ha pure approvato il contratto stipulato colla Ditta Armando Raggio di Genova, per la confezione di mattonelle nel suo stabilimento a Novi Ligure, da fornirsi all'Amministrazione nella quantità di 112 tonnellate all'anno.

><

Sappiamo che il presidente della Commissione per la valutazione e consegna del materiale di esercizio della rete Mediterranea ha trasmesso al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate la situazione al 15 del corrente mese dei lavori di campagna e di ufficio della Commissione stessa.

Da detta situazione risulterebbe che su un numero totale di inventari di 1294, ne sarebbero già verificati 240, già trascritti 1144, e quindi da trascrivere N. 390.

L'importo totale degli inventari verificati ammonta a L. 12.402.930,40, ed essendo l'importo totale degli inventari di L. 15.471.819,47, ne risulta l'importo degli inventari da verificare in L. 3.068.889,07.

><

Sull'avanzamento dei lavori di costruzione della galleria di comunicazione fra le calate del porto di Genova e la Ferrovia ligure di Levante, detta galleria di S. Tommaso, durante il mese di dicembre 1886, riceviamo le seguenti informazioni:

In cotesto mese si è lavorato dal pozzo Doria e dalla finestra Lagaccio, come pure dai due attacchi alla finestra Albergo dei Poveri, negli scavi di avanzata, di allargamento in calotta, dello strozzo e dei piedritti, nonchè nelle murature della calotta e dei piedritti.

A partire dal giorno 11 di detto mese si lavorò negli scavi di sola avanzata all'attacco nella camera di biforcazione. Si è completato l'ingrandimento del pozzo S. Ugo, e si sta lavorando sull'impianto del motore idraulico per porre in attività anche questo pozzo.

Il volume degli scavi eseguiti nel mese di dicembre u. s. fu di mc. 1.727, e quello delle murature di mc. 339,00.

La situazione alla fine di dicembre 1886 si riassume:

Fig. 1ª
Fig. 2ª
Fig. 3ª
Fig. 4ª
Fig. 5ª
Fig. 7ª
Fig. 6ª
Fig. 8ª

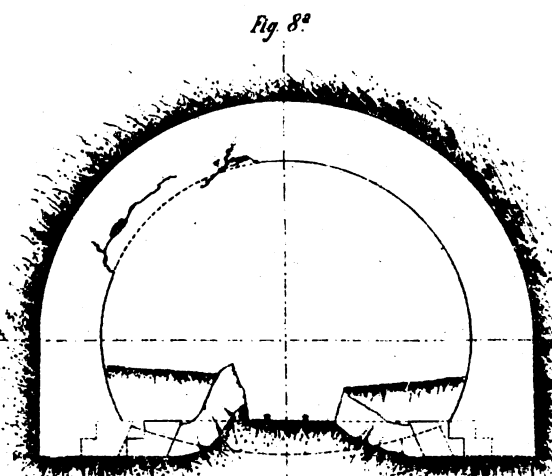
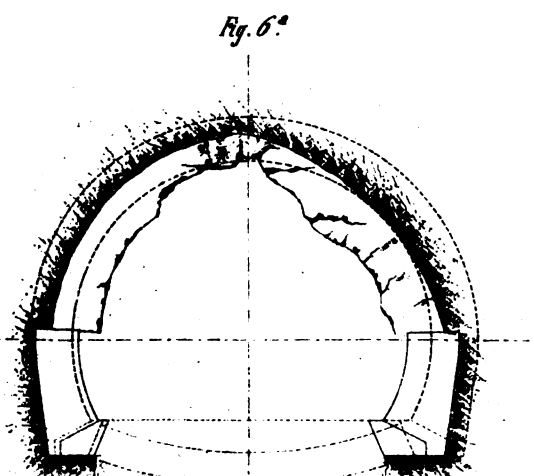
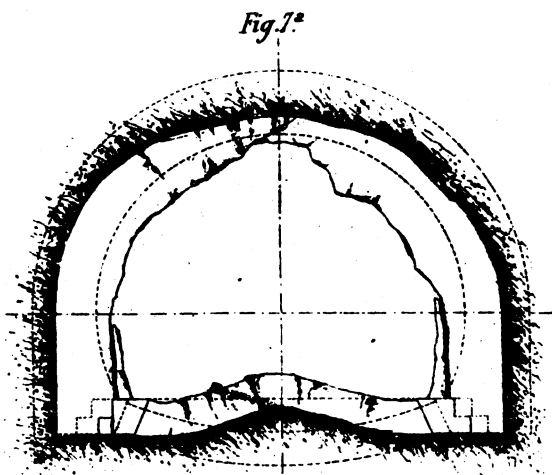
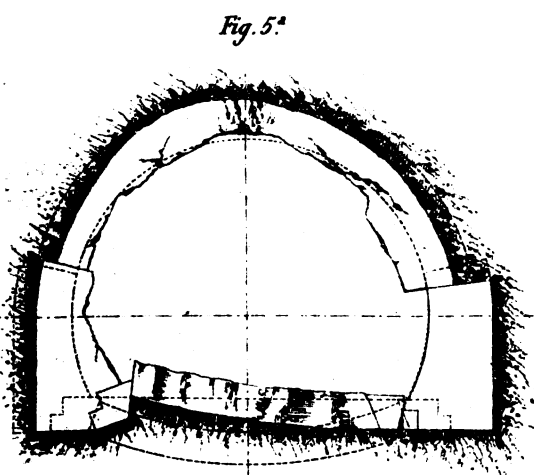
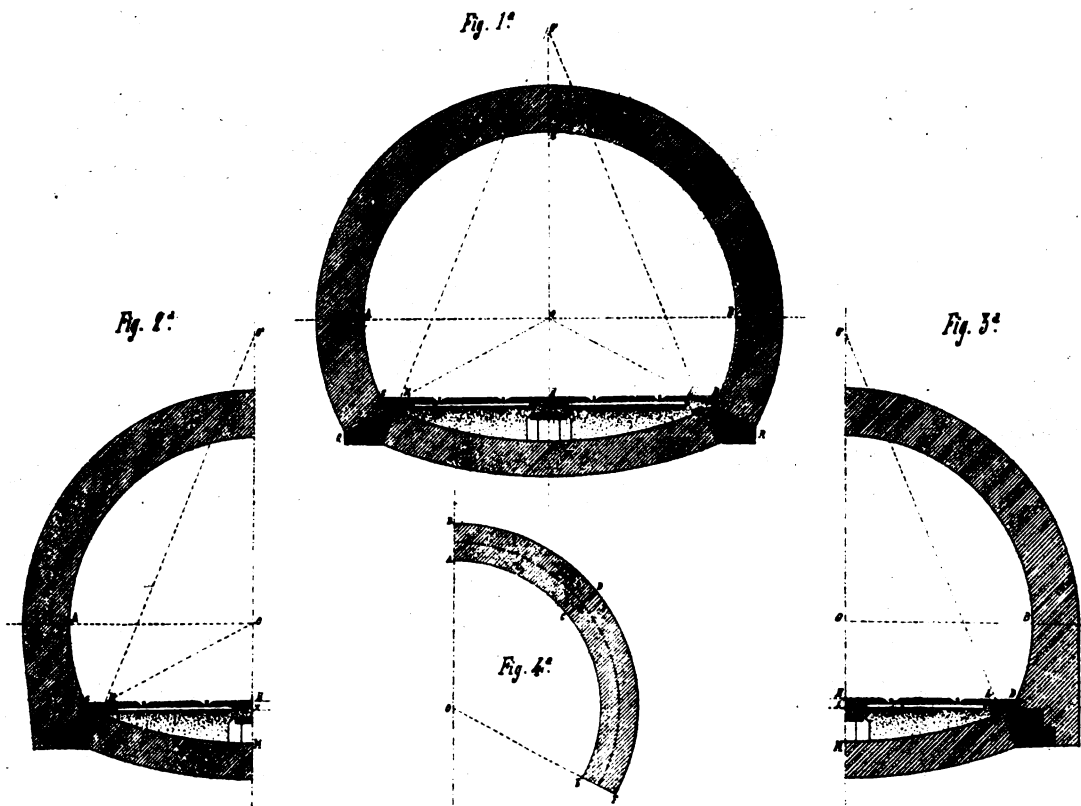



Fig. 9ª

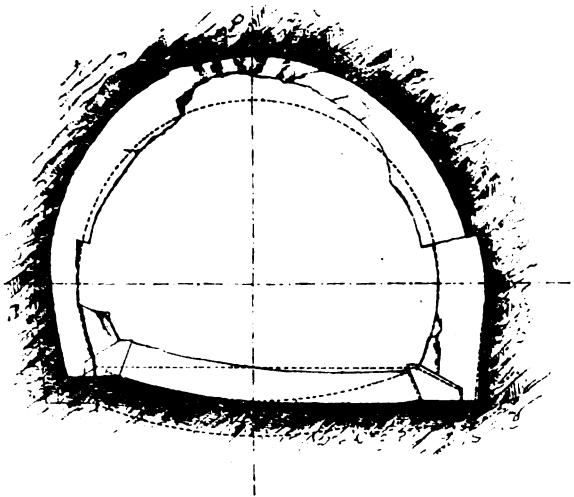



Fig. 11ª

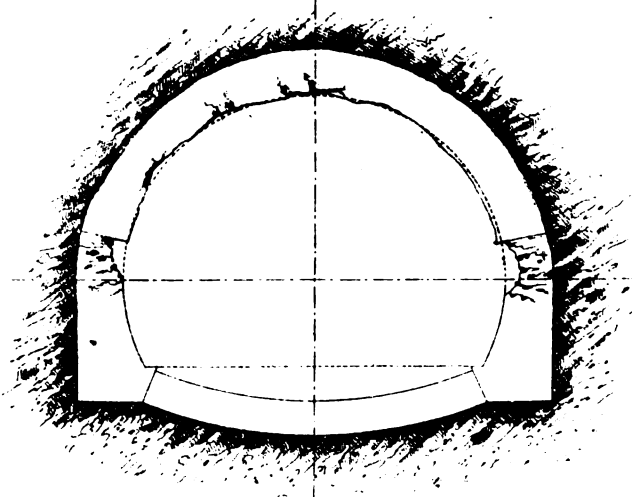



Fig. 10ª

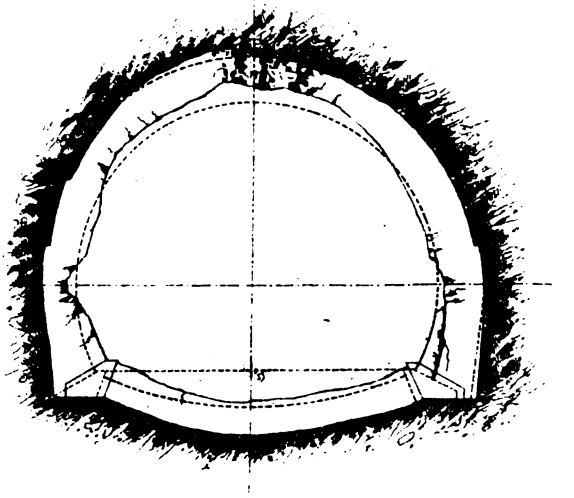
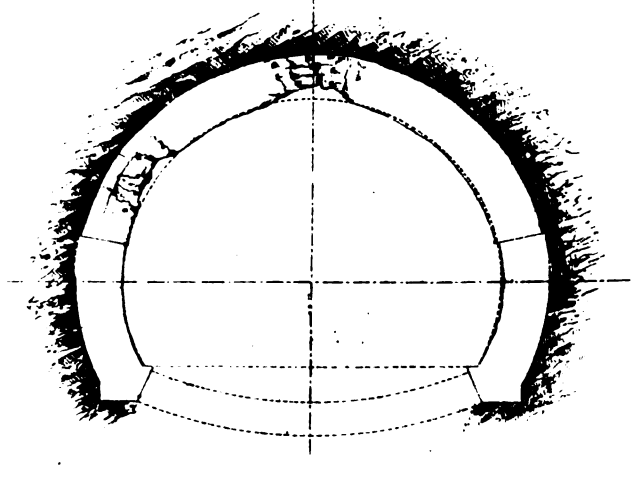
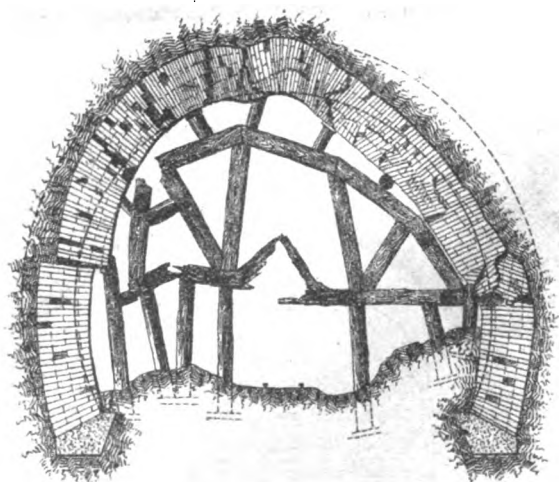
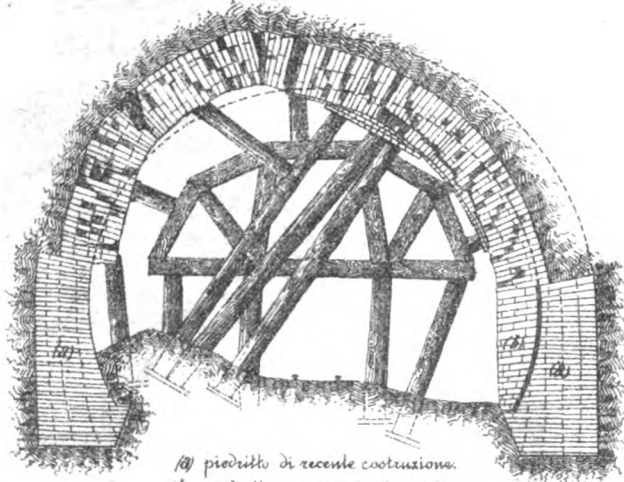
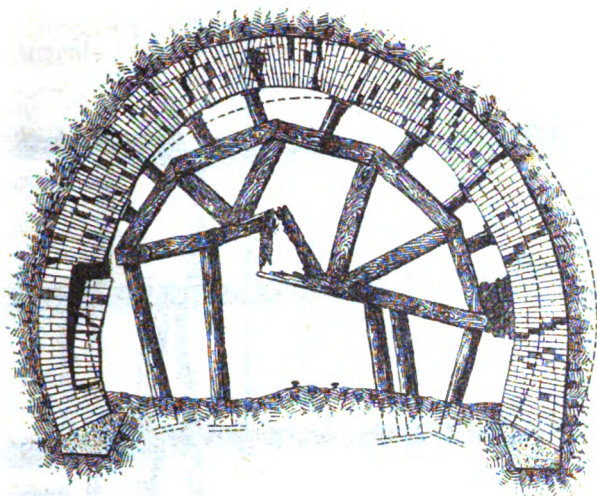
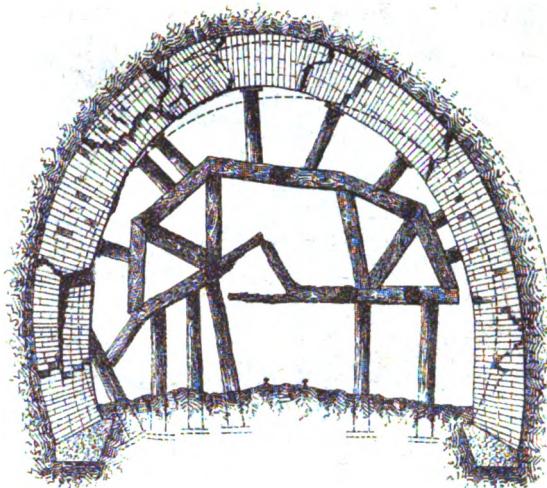
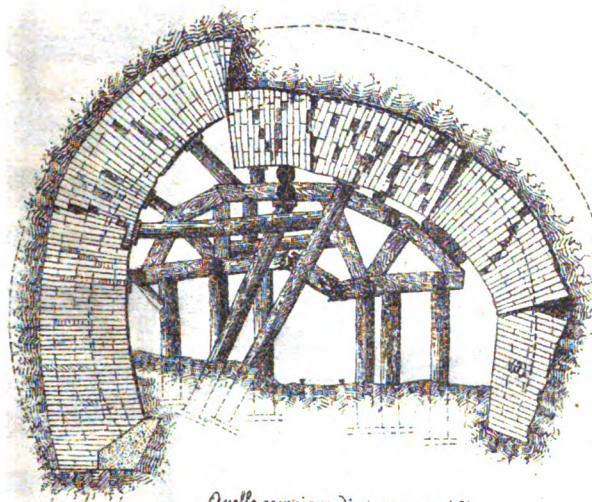
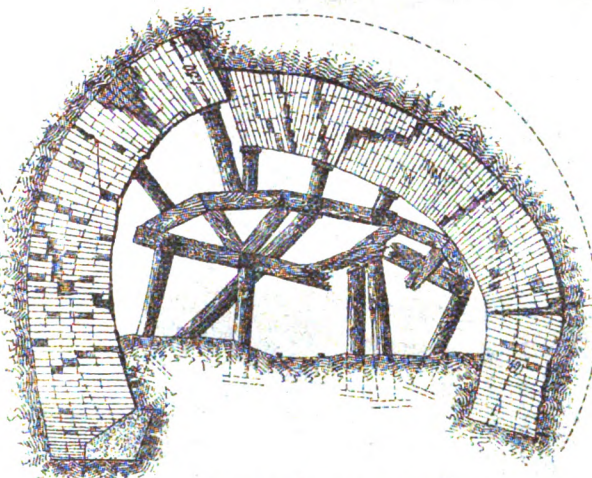
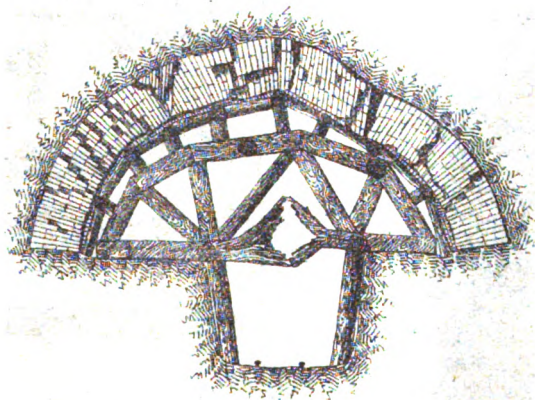
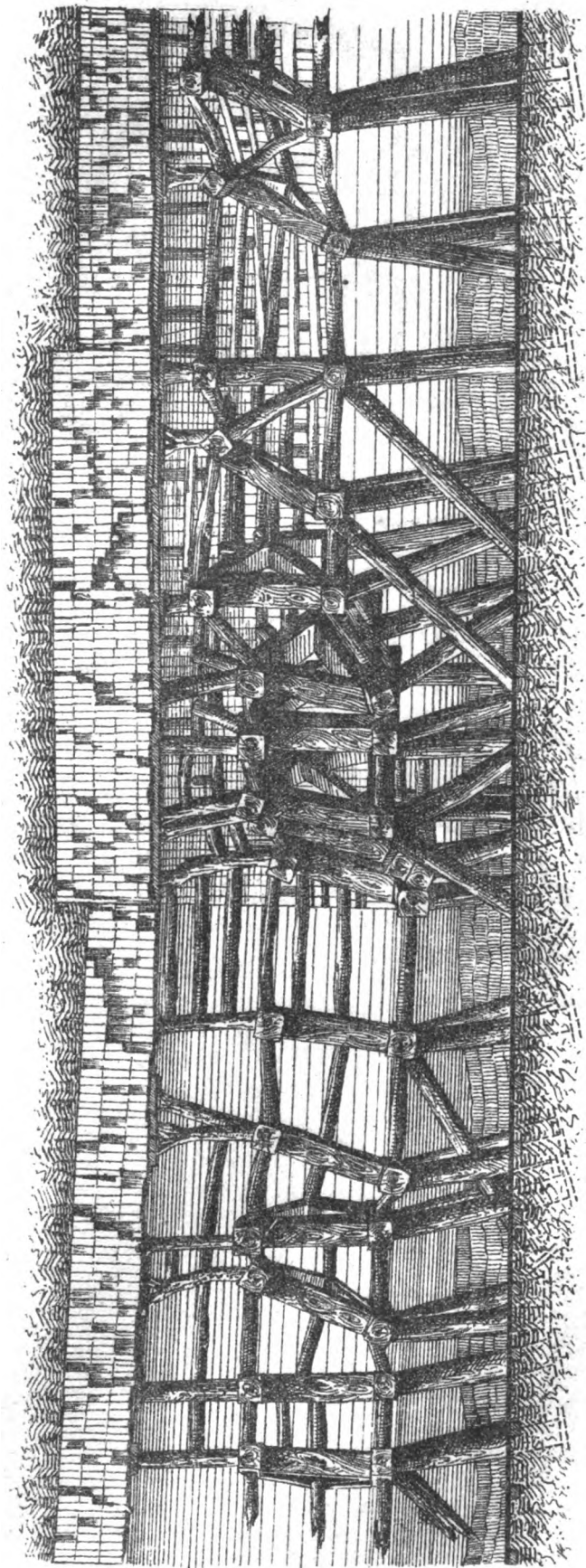
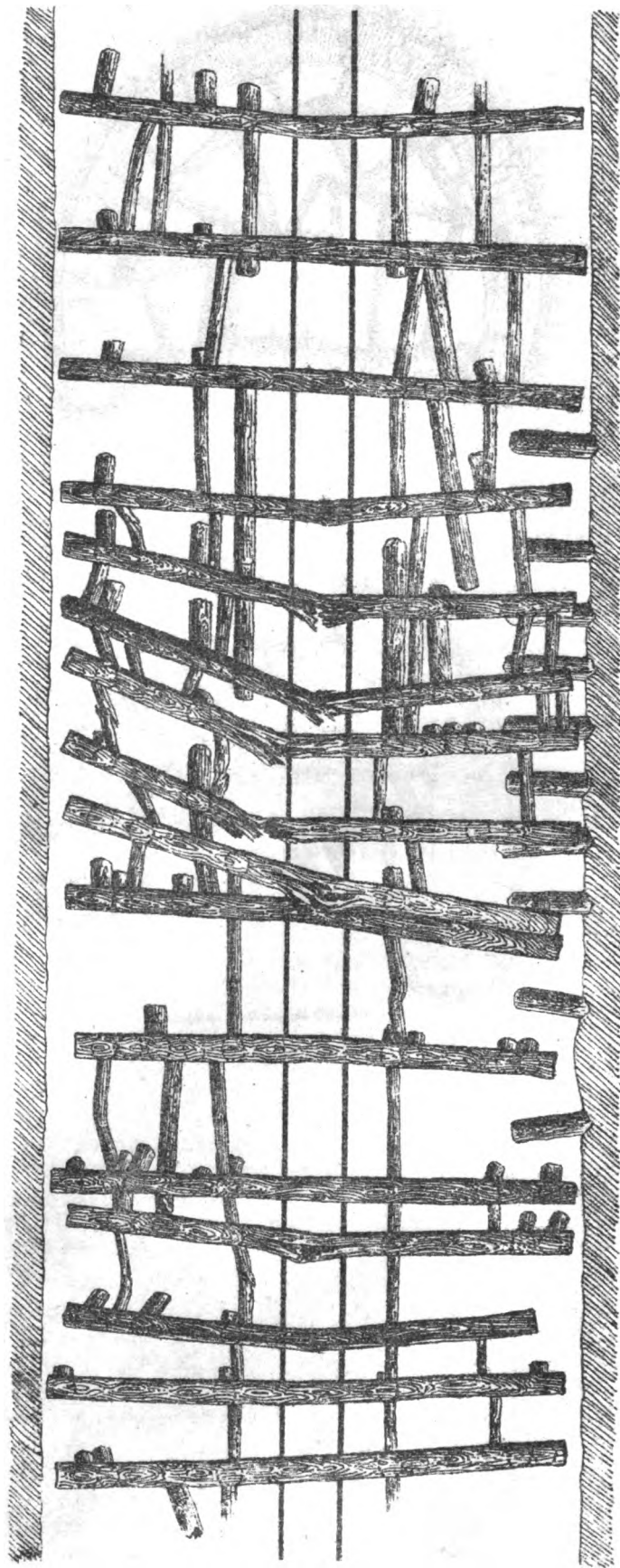



Fig. 12ª

Deformazione di anelli - Rottura della muratura di rivestimento - Dissesti del legname di puntellatura.

Anello N° 136.

N. 137.

N.B. Le linee punteggiate rappresentano l'intr

Profilo

Pianta

1° *Scavi:*

Avanzamento	piccola sezione	m.	717.05
	ingrandimento in calotta .	»	551.80
	sezione completa	»	134.77
Volume		mc.	12.844

2° *Murature:*

Avanzamento	calotta	m.	480.30
	piedritti	»	114.22
Volume		mc.	3069.00

3° *Galleria completa* . . . . . m. 114.22

L'avanzamento giornaliero nel dicembre p. p. risulta come segue:

Dal pozzo Doria di		m.	0.845
Dalla finestra al- l'Albergo dei Poveri	verso Principe . .	»	0.774
	verso Brignole . .	»	0.585
Dalla camera di biforcazione (dall'11 al 31 dicembre)		»	0.60

Gli avanzamenti complessivi degli altri lavori qui sotto indicati risultano:

a) Allargamento in calotta.	m.	72.58
b) Escavo strozzo	»	44.50
c) Escavo piedritti	»	65.74
d) Muratura calotta	»	59.98
e) Muratura piedritti	»	47.16

><

Approvazioni di spesa pervenute dal P. Ispettorato Generale alla Società esercente la rete Mediterranea:

L. 2343, per l'acquisto di stecche-corniera non forate e di ferma-scambii;

L. 200, per l'applicazione di una soneria elettrica di controllo al primo disco della stazione d'Asti verso S. Damiano;

L. 1750, per l'impianto di una cancellata in legno a chiusura di parte della stazione marittima di Castellamare;

L. 24,000, per lavori di consolidamento di una frana tra la fermata di Spartivento e la stazione di Palizzi (linea Taranto-Reggio);

L. 17,600, per la costruzione e posa in opera di ventiquattro armature sotto la Galleria Raineri presso Alba (linea Alessandria-Cavallermaggiore);

L. 24,500, pel risanamento e completamento della massicciata sul tronco Campagna-Contursi della linea Napoli-Metaponto.

><

L'Ispettorato Generale approvò pure l'aggiudicazione alla Ditta Sanguinetti Bartolomeo di Lavagna, riuscita miglior offerente col ribasso del 24,95 per 0[0 sui prezzi di tariffa, dei lavori per la riduzione di parte della rimessa carrozze in stazione di Spezia ad uso dormitorio del personale viaggiante.

><

Con Decreto Reale del 30 dicembre u. s. vennero prorogate le funzioni del Comitato di Stralcio delle Ferrovie dell'Alta Italia al 30 giugno 1887, e quelle del Comitato delle Ferrovie Romane al 31 marzo stesso anno.

><

Con recente decreto S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha nominato membro straordinario del Consiglio delle Strade ferrate il signor prof. comm. Luigi Bodio, Direttore Generale della Statistica presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha fatto riserva di presentare il proprio parere sul progetto di rettifica del tronco Riardo-Pignattaro, della direttissima Roma-Napoli, dopo che saranno stati prodotti gli studii richiesti col suo precedente voto, relativi alla convenienza di uno spostamento del tracciato, allo scopo di migliorarlo planimetricamente ed altimetricamente.

><

Riceviamo da Bologna le seguenti informazioni intorno ai lavori di costruzione di alcune ferrovie, la cui esecuzione procede a cura dell'Industria privata:

1° Linea *Suzzara-Ferrara*, della lunghezza di metri 79,020. Questa linea si può ritenere come compiuta fra Suzzara e Schivenoglia, per una lunghezza di m. 29,400, pure compreso l'armamento della via. Nella parte compresa fra le progressive 29,400 e 36,700, nessun lavoro potè finora essere iniziato, non essendo peranco stata definita la vertenza relativa all'allacciamento della linea colla Bologna-Verona. Fra le progressive 36,700 e 47,000, cioè sino a Sermide, la linea è parimenti quasi compiuta, fatta eccezione per l'armamento. Da Sermide a Ferrara sono ultimati i movimenti di terra per m. 6200; e per altri m. 11,100 sono eseguiti in tratti saltuari, non essendo ancora totalmente definite le pratiche per talune espropriazioni. Le opere d'arte sono ultimate sino alla progressiva 63,850, e i fabbricati delle stazioni e fermate sono pure essi pressochè ultimati da Sermide a Bondeno. I caselli da guardiano sono ultimati fino a Ferrara. Restano da eseguire tutti i lavori su una lunghezza di 22 chilom., cioè nei tratti da Schivenoglia a Magnacavallo e dal Panaro a Ferrara. L'importo dei lavori eseguiti per questa linea a tutto il mese di dicembre p. p. ammonta a circa L. 6,000,000;

2° Linea da *Modena* a *Vignola* della lunghezza di m. 25,790. I lavori sono sviluppati lungo il 1° tronco, cioè da Vignola a Spilamberto, lungo il quale sono pressochè compiute le occorrenti espropriazioni. Per tutta la parte espropriata i movimenti di terra sono compiuti; manca solo un tratto di m. 250. Per le opere d'arte furono eseguiti in tutto 5 manufatti, una briglia a chiavica, un muro di controriva e tutte le deviazioni del fosso Coccola. Sono molto avanzati i fabbricati delle stazioni di Vignola e di Spilamberto. Nel piazzale della prima di dette stazioni trovansi già approvvigionati m.c. 3,500 di ghiaia per la massicciata. Lungo il 2° tronco seguono le pratiche di espropriazione;

3° Linea *Reggio-Guastalla-Carpi* della lunghezza di m. 64,150. Nel mese di dicembre si eseguirono fra Novellara e Guastalla i movimenti di terra pel rialzo della piattaforma stradale fra le progressive 20,300 e 25,500. Nel tronco Correggio-Carpi continuarono i movimenti di terra fra la fermata di Tresinaro e il canale di Secchia. Non si eseguirono lavori di muratura a causa del gelo. Le espropriazioni, fatta eccezione di sole poche, sono ultimate. L'armamento della via è posato per m. 500 da Novellara verso Guastalla. Si sta provvedendo la ghiaia per la massicciata. L'importo dei lavori eseguiti a tutto dicembre, ivi compresi i tronchi in esercizio Ventoso-Reggio, Reggio-Novellara e Bagnolo-Correggio, ammonta a L. 3,300,000;

4° Linea da *Bologna* a *Portomaggiore*, con diramazione *Budrio-Massalombarda*, della lunghezza di m. 73,360. L'importo dei lavori eseguiti per questa ferrovia a tutto il mese di dicembre p. p. rileva a L. 3,700,000. Nel mese ora ricordato si portarono quasi a compimento i movimenti di terra della tratta Bologna-Portomaggiore, lungo la quale restano solo da completare circa m. 2,500. Si è pure lavorato alacremente lungo la predetta diramazione, per la quale i movimenti di terra possono ritenersi eseguiti per la metà circa del loro totale. Le opere d'arte minori sono a buon

punto; ne mancano sole 24. I manufatti speciali in parte sono completamente ultimati, ed in parte mancano delle travate metalliche, in corso d'approvvigionamento o di montatura. I fabbricati delle stazioni di Portomaggiore, Medicina e Massalombarda non sono ancora costruiti; quelli di tutte le altre stazioni sono compiuti, e quasi ultimate sono le case cantoniere ed i casotti. L'armamento completo misura la lunghezza di circa 28 chilometri.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali all'uopo interpellata dal R. Ispettorato delle ferrovie, ha dichiarato di non avere, in massima, difficoltà di aderire al desiderio manifestato dalla Direzione Generale delle Poste, perchè in alcune località di minima importanza i capi-stazione siano autorizzati a disimpegnare le funzioni di collettore postale di 2ª classe, mediante un congruo compenso che loro sarà corrisposto dalla predetta Amministrazione delle Poste.

><

La Camera di Commercio di Porto Maurizio avendo fatto reclami al Ministero per l'insufficienza dei locali destinati al servizio merci nelle stazioni di Porto Maurizio ed Oneglia, l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate invitò la Società Mediterranea ad esaminare quali provvedimenti siano necessarî e presentargli poi le opportune proposte.

><

Ci informano che con recente provvedimento Ministeriale venne estesa al tronco Avellino-Prata-Pratola la tariffa locale N. 204 serie B, che sarà poi applicabile su tutta la linea Benevento-Avellino, quando sia completamente aperta all'esercizio. Fu del pari autorizzata l'estensione alla linea medesima delle altre tariffe locali in vigore sulla Cancello-Avellino.

><

Ci scrivono da Messina che quella Camera di Commercio ed Arti ha rinnovate istanze al Governo in merito alla ferrovia così detta dell'Alcantara, dimostrando il grande interesse che il Commercio e le rappresentanze elettive della provincia di Messina annettono a che la domanda per la detta ferrovia sia presa in considerazione nel riparto dei 1000 chilometri di 4ª categoria per legge messi a disposizione del Governo.

><

Siamo informati che la Società delle Meridionali ha risposto negativamente ad una domanda del Comune di Castione per ottenere che la Stazione omonima venisse abilitata alla vendita dei biglietti di andata e ritorno.

Il rifiuto della Società è basato sul fatto che il movimento ordinario dei viaggiatori a tariffa intera non è tale da giustificare l'invocato provvedimento; non senza notare poi che per metterlo in pratica sarebbe necessario aumentare sensibilmente il servizio viaggiatori della stazione (fermata) pel che si dovrebbero incontrare spese che certamente non verrebbero compensate dalla vendita dei biglietti di andata e ritorno richiesti.

><

Nella nota causa tra l'Impresa P. Ottavi e l'Amministrazione governativa per la costruzione della galleria di Ronco, il Tribunale di Commercio di Roma, a cui l'Impresa si era rivolta per la nomina di un collegio d'arbitri, ha pronunciato in questi giorni la Sentenza, che qui appresso pubblichiamo, facendola precedere dai motivi esposti dalle due parti contendenti.

L'Impresa Ottavi aveva conchiuso:

1. Che il Tribunale ordini la costituzione del Collegio arbitrale provocato dall'Impresa e consentito dalla pubblica Amministrazione affinchè decida sulla insorta controversia e sue dipendenze a termini degli articoli aggiunti al capitolato — *Disposizioni speciali — Modo di definire le controversie;*

2. Dia atto alla Impresa della scelta che fa in proprio Arbitro dell'onorevole signor Ingegnere Comm. Alfredo Baccarini;

3. Mandi alla Amministrazione di nominare il proprio entro 20 giorni dal giorno della domanda, ed in difetto nomini esso stesso sin d'ora l'arbitro, che competerebbe alla Amministrazione di nominare;

4. Nomini in pari tempo e sin d'ora il terzo e dichiari, che la intervenienda Sentenza terrà luogo della stipulazione del compromesso, affinchè gli Arbitri a' termini di ragione e giustizia debbano decidere sulle controversie insorte e sovraspiegate e sul merito delle memorie che alla loro decisione saranno presentate dalle parti;

5. Pronunzi con sentenza eseguibile nonostante opposizione od appello e colle spese a carico della Amministrazione.

L'Amministrazione dello Stato conchiudeva:

1. Che il Tribunale ordini la costituzione del Collegio Arbitrale provocato dall'Impresa e consentito dalla pubblica Amministrazione, per la decisione dell'insorta controversia;

2. Dia pure atto all'Impresa della scelta, che fin d'ora essa ci annuncia, dell'on. Sig. Ingegnere Comm. Alfredo Baccarini in proprio arbitro;

3. Dia anche atto alla Amministrazione che essa entro i 20 giorni da quello della domanda, nominerà e significherà nelle debite forme all'Impresa Ottavi l'Arbitro proprio;

4. Nomini in pari tempo e fin d'ora il terzo arbitro, affinchè costituito così il Collegio Arbitrale, questo ai termini degli Articoli aggiunti al capitolato-*Disposizioni speciali — Modo di definire le controversie* e con riguardo alla controversia insorta, risponda e decida a termini di ragione e giustizia.

« Se, data la sagoma prescritta nel terzo capoverso dell'art. 2 della Convenzione 26 giugno 1886; e tenuta presente, quanto allo spessore del rivestimento la prescrizione del primo capoverso dello stesso articolo, la galleria appaltata sia tecnicamente eseguibile a regola d'arte con rivestimento in mattoni e pulvini in pietra da taglio, come è prescritto nella convenzione medesima ».

E tutto ciò, rigettata previamente ogni eccezione come ogni diversa maggiore istanza e conclusione, e con le spese a carico dell'Impresa Ottavi.

Ecco la Sentenza del Tribunale di Commercio di Roma:

Ordina la costituzione del Collegio Arbitrale provocato dall'Impresa P. Ottavi, e consentito dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Dà atto all'Impresa suddetta della scelta del proprio Arbitro nella persona del Comm. Alfredo Baccarini.

Dà pure atto all'Amministrazione dei Lavori Pubblici della dichiarazione emessa di nominare fra 20 giorni dalla domanda il proprio Arbitro che significherà nei modi di legge all'Impresa Ottavi, e, scorso inutilmente il detto termine rimane nominato come Arbitro per l'Amministra-

zione dei Lavori Pubblici il Comm. Pessione Giuseppe, Direttore ai Lavori della Società delle Meridionali in Ancona.

Nomina il 3° Arbitro nella persona del Sig. Comm. Federico Gabelli, residente in Roma *Hôtel Aliberti.*

Rinvia le parti innanzi al Collegio Arbitrale per la risoluzione delle controversie fra esse insorte, le quali siano di natura eslusivamente tecnica, da decidersi secondo ragione e giustizia ai termini degli *articoli aggiunti* al Capitolato — *Disposizioni speciali — modo di definire le controversie.*

Dà atto alle Parti delle loro reciproche proteste per danni.

Fa alle parti stesse qualunque diritto, ragione ed azione che loro potesse competere per qualsiasi titolo.

Compensa fra le parti le spese — *Esecuzione provvisoria.*

Se le nostre informazioni sono esatte, come crediamo, il Ministero dei lavori pubblici avrebbe nominato a suo arbitro l'on. Senatore Brioschi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Macerata-Albacina. — Alle ore 10 antimeridiane del 5 febbraio p. v., in una delle sale del Ministero dei L. P., dinanzi l'Ispettore generale delle strade ferrate, e presso la Regia Prefettura di Macerata, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, allo incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina, compreso fra la stazione di Urbisaglia (esclusa) in contrada Sforzacosta e quella di Tolentino (esclusa), in provincia di Macerata, non comprese le espropriazioni stabili e la provvista del ferro d'armamento della via per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 761,000, da ultimarsi in 12 mesi. Cauzione provvisoria L. 38,000; def. L. 76,000.

Pel presente appalto non saranno pubblicati i soliti avvisi di deliberamento; e perciò si fa noto che il termine utile per presentare in uno dei suddesignati uffici offerte di ribasso sul prezzo deliberato, non inferiori al ventesimo, scadrà col mezzogiorno del 10 febbraio 1887.

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — Come avevamo annunciato nel n. 2 del *Monitore* il 19 dello spirante mese ebbe luogo l'asta definitiva per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia Gozzano-Domodossola, fra Piedimulera e Domodossola, in provincia di Novara, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento della via. Rimase aggiudicatario il Sig. Olivieri Giuseppe il quale ha offerto un ribasso del 3,25 0|0. La somma di deliberamento è di L. 1,143,551,43, mentre quella d'appalto era di L. 1,910,000. Ribasso complessivo il 40 0|0. (V. n. 1 e 2 del *Monitore).*

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale della rete Adriatica ha presentato all'approvazione del Governo i seguenti progetti:

Consolidamento della ferrovia fra i chilometri 376 e 377, a partire da Bologna della linea Bologna-Otranto. Spesa presunta L. 13,000.

Rifacimento in acciaio di alcuni tratti del binario fra le stazioni di Bologna e Pesaro. Spesa presunta L. 640,000.

Rialzamento del corpo stradale fra i Km. 271 e 273 della linea Foligno-Falconara, per difesa dalle inondazioni del fosso di Fontalbino. Spesa presunta L. 68,000.

Costruzione di un piano caricatore e di un magazzino per le merci nella stazione di Savignano-Greci sulla linea Foggia-Napoli. Spesa presunta L. 17,000.

Ferrovie del Mediterraneo. — Un Ordine generale di Servizio porta a conoscenza del personale che il Consiglio di Amministrazione, dietro proposta del Direttore generale, ha conferito le seguenti nomine nel personale superiore:

Il Reggente la Divisione Tecnica dell'Esercizio presso la Direzione Generale, Sig. Ing. Pasquale Colombo è nominato Capo della Divisione stessa.

Il ff. di Capo Sezione Principale del Servizio del Materiale, Sig. Ing. Carlo Cervini è nominato Ingegnere Capo Sezione Principale.

Il Capo Divisione del Servizio Movimento e Traffico Sig. Comm. Giulio Chardon è nominato Capo Servizio aggiunto.

L'Ispettore Capo Sezione Sig. Cav. Ing. Luigi Molteni è nominato Ispettore Principale.

Il Capo Sezione del Servizio Mantenimento, Sorveglianza e Lavori (ora distaccato al Servizio delle Costruzioni) Sig. Cav. Ing. Giovanni Battista Biadego è nominato Capo Sezione Principale.

L'Ing. Capo Sezione del Servizio della Trazione Sig. Ing. Cav. Giacomo Silvola è nominato Ing. Capo Sezione Principale.

I ff. d'Ispettori Principali del Servizio Movimento e Traffico della Direzione dell'Esercizio di Napoli Signori Giovanni Battista Cao e Cav. Cesare Ricci sono nominati Ispettori Principali.

L'Ing. ff. di Capo Servizio del Servizio della Trazione della Direzione dell'Esercizio di Napoli Signor Ing. Cav. Pasquale Senese è nominato Ingegnere Capo del Servizio della Trazione.

L'Ingegnere ff. d'Ispettore Principale Signor Ing. Cav. Alfonso Cousin è nominato Ingegnere Ispettore Principale.

Lo stesso Ordine di Servizio comprende pure le nomine dei Cav. Lampugnani, Melisurgo e Seren che vennero già annunciate nei precedenti numeri del *Monitore.*

Illuminazione a gaz delle vetture. — Le vetture componenti i treni diretti Milano-Roma, Torino-Roma e Roma-Napoli (N. 61, 62, 63, 64 e 1, 2, 3, 4) verranno prossimamente illuminate a gaz ricco compresso.

Questo nuovo servizio di illuminazione sarà regolato per la parte tecnica, da un'apposita Istruzione sull'illuminasione a gaz delle vetture.

Nelle Stazioni di Milano e Roma, nel recinto delle quali vennero costrutte le apposite Officine per la fabbricazione e compressione del gaz, si eseguirà il riempimento dei recipienti delle vetture tanto appartenenti alla rete Mediterranea come alla rete Adriatica, nonchè ad altre Amministrazioni che ne facessero richiesta.

Le vetture munite di apparecchi per il gaz dovranno, di massima, entrare unicamente nella composizione dei treni sopraindicati, eccetto i casi seguenti:

a) che le vetture dovessero poi proseguire il viaggio con treni illuminati a gaz;

b) che si tratti di vetture di lusso;

c) che siavi assoluta mancanza di vetture con illuminazione ad olio;

d) che debbano essere inviate in una Stazione munita di Officina per essere rifornite di gaz o sostituite;

e) che le Stazioni abbiano ricevuto l'ordine superiore di derogare dalla massima generale.

Ferrovia Agordo-Belluno. — Il Municipio di Agordo ha inviato al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio una istanza con cui chiede che sia compresa fra i 1000 chilometri di ferrovie complementari la linea Belluno-Agordo.

Il Municipio stesso nella sua istanza dimostra l'utilità che tale linea arrecherebbe al commercio locale, nonchè allo sviluppo delle miniere esistenti in quel territorio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Il 20 corrente ebbe luogo a Losanna una nuova conferenza intercantonale del Sempione, però limitata ai delegati dei governi dei Cantoni di Vaud, di Friborgo e del Vallese, i quali, dopo una vivace discussione, conchiusero col risolvere di convocare i Gran Consigli di quei Cantoni per il 28 febbraio e chiedere la votazione dei sussidii per la ferrovia del Sempione stabiliti rispettivamente in quattro, due ed un milione.

Sabato, 22 corr., si sono riuniti presso la Camera di commercio il Comitato milanese del Sempione e la Commissione dei trasporti della Camera stessa, per udire dai signori Colomb e Vessaz, direttore il primo, amministratore il secondo della Compagnia delle ferrovie della Svizzera occidentale — a qual punto si trova in Svizzera la quistione del traforo del Sempione, e quale concorso viene chiesto all'Italia affine di procedere sollecitamente al compimento di quella ferrovia.

Assistevano alla seduta i signori: Bianchi, Parravicini, Dubini, Villa-Pernice, Colombo, Mola, del Comitato; Gondrand, Gramizzi, Gavazzi, Dubini, della Commissione; De Angeli, presidente, e De Vecchi, vice-presidente della Camera di commercio.

Presiedeva il sig. De Angeli, avendo dovuto recarsi a Roma il senatore Robecchi, presidente del Comitato del Sempione.

Il sig. De Angeli presentò i signori Colomb e Vessaz, e dette la parola al sig. Colomb. Il direttore della Compagnia svizzera cominciò dal fare la storia dei diversi progetti di ferrovia attraverso il Sempione, dal tunnel di 20 chilometri a quello di 16,070 metri, ultimamente adottato dai periti, dopo aver scartato tutti i sistemi di ferrovie speciali (Cail, Fell, Agudio) che non corrispondono alle esigenze di una ferrovia internazionale di gran traffico. Accolto quest'ultimo progetto, la Società concessionaria aprì subito trattative per costituire il capitale necessario. A base di queste trattative furono poste due condizioni — la prima che il governo italiano costruisca le linee di accesso — la seconda che la Società possa disporre di almeno quindici milioni di sovvenzioni.

Si calcolava di costituire il capitale così: dai 30 ai 35 milioni in obbligazioni; dai 20 ai 25 in azioni; 15 in sovvenzioni. Senonchè la *Banque Nouvelle des chemins de fer* avendo fatto esaminare il progetto da altri periti, questi aumentarono il preventivo della spesa in una somma che sta fra i 6 e i 10 milioni. È questa somma imprevista che la Società delle ferrovie della Svizzera Occidentale chiede sotto forma di sovvenzione ad un altro paese. Dove trovarli? si domanda il sig. Colomb. In Francia no, perchè il Sempione è tutto a danno di Marsiglia e a vantaggio di Genova; il governo francese non può quindi favorirlo. Resta l'Italia, che col traforo del Sempione ha legati interessi di grande importanza.

In Svizzera si vuole, e si ha bisogno di far presto. I Cantoni di Vaud, Friborgo e Vallese decideranno nel prossimo mese circa il sussidio promesso. Subito dopo, presenteranno al governo federale la domanda per la sovvenzione dovuta dalla Confederazione, di 4 milioni e mezzo. È necessario che l'Italia esamini altrettanto sollecitamente la quistione. Il sig. Colomb assicura che avendo una sovvenzione sufficiente i lavori del tunnel potrebbero cominciare entro un anno. Conchiude riassumendo così quanto la Società domanda all'Italia: costruzione delle linee di accesso sul versante italiano; stesse facilitazioni di tariffe che agli altri valichi; sovvenzione di 10 milioni.

Il sig. Vessaz aggiunse altre considerazioni per dimostrare l'urgenza che sia presa al più presto una decisione. In Svizzera si sta trattando pel riscatto di tutte le ferrovie le quali si può garantire che fra dieci anni saranno tutte in mano della Confederazione.

Quando il riscatto sia compiuto, del traforo del Sempione non si parlerà più, perchè mai più la Confederazione vorrà creare un concorrente al Gottardo. I Cantoni svizzeri vogliono giungere ad una conclusione entro quest'anno; se non vi riescono, il progetto può considerarsi come definitivamente sepolto. Se l'Italia assicura i dieci milioni richiesti, i lavori comincieranno presto. Terminò domandando che il Comitato milanese si costituisca in Comitato d'azione e si faccia centro dei diversi interessati.

A queste dichiarazioni successe una lunga discussione, cui presero parte specialmente i signori Colomb, Parravicini, Villa-Pernice e Gondrand, i quali, riconoscendo i vantaggi della nuova ferrovia, accennarono però alle difficoltà che poteva incontrare il progetto dal lato finanziario, mostrandosi tuttavia in massima favorevoli ad esso, e disposti ad occuparsi attivamente per la sua riescita.

Il presidente De Angeli, riassumendo le domande dei signori delegati, accettò la proposta di far centro la Camera di commercio del movimento che va a iniziarsi per raggiungere lo scopo, aggregando al Comitato esistente alcuni membri della Camera stessa, in seguito stabilito d'accordo col Comitato, mettendosi intanto in rapporti con la Camera di commercio di Genova per un'azione comune.

Dopo aver ringraziati i delegati svizzeri la seduta venne sciolta.

I signori Vessaz e Colomb, recatisi a Genova, ebbero una conferenza col presidente di quella Camera di commercio, comm. Millo.

Il Presidente espresse l'opinione della Camera, la quale ebbe già a mostrarsi favorevole alla ferrovia del Sempione, che servirà a ravvicinare Genova alla Svizzera occidentale e quindi a permetterle di lottare vantaggiosamente col porto di Marsiglia.

Però, allo scopo di rimuovere il pericolo che anche per questa ferrovia si ripeta quanto si verifica per il Cenisio e per il Gottardo, i cui transiti sono ben lungi dall'accordare alla piazza di Genova i vantaggi che le spetterebbero, e ciò a motivo degli artifizi delle tariffe sulle linee svizzere che fanno scomparire a favore di Marsiglia il beneficio delle minori distanze da quel porto, il Presidente della Camera genovese ha fatto sentire la necessità che prima di accordare sussidi ed appoggi per la costruzione della progettata linea, il nostro Governo debba assicurarsi che le tariffe ferroviarie verranno stabilite per tutti ad unico prezzo chilometrico computato sulla base delle distanze.

Ferrovie Meridionali Austriache. — La Direzione Generale della Südbahn si occupa nello studio di riforme per la semplificazione e il minor costo dell'esercizio e dell'Amministrazione. Secondo la *Neue freie Presse* la Società, per l'esercizio delle ferrovie dello Stato, avrebbe deciso di sopprimere parecchi treni viaggiatori non abbastanza produttivi.

Ferrovie Austro-ungariche. — Nel 1886, sei nuove linee di uno sviluppo di 313.2 Kilom. vennero aperte alla circolazione in Ungheria. Fatta eccezione per una sola, lunga 27 Kilom., l'esercizio della quale appartiene alla Compagnia del Nord-Est Ungherese, tutte queste ferrovie sono esercitate dalla Direzione delle ferrovie dello Stato.

Le linee in via di costruzione presentano uno sviluppo di 69 Kilom., senza contare un gran numero di ferrovie vicinali. Le ferrovie concesse hanno una lunghezza di 297 Kilometri.

Ferrovie Serbe. — La linea Kragujevatz-Lapowo venne ora aperta alla circolazione. Per l'aggiunta di questo nuovo tronco, lo sviluppo della rete è arrivato a 434 Kilom. così ripartiti:

Belgrado-Nisch Km. 244; Nisch-Vranja id. 111; Vranja verso la frontiera ottomana id. 4; Velika-Plana-Semendria id. 45; Lapowo-Kragujevatz id. 30.

Quando la sezione Pirot-Zaribrod sarà ultimata, la rete serba avrà una lunghezza di 524 Km. Tutte queste linee appartengono allo Stato.

Il Governo ha ora informato la Porta che la Serbia accetta la convenzione discussa per la congiunzione delle ferrovie a Vranja e che il Ministro a Costantinopoli riceverà le istruzioni per la firma del contratto.

Ferrovie Spagnuole. — La *Gazzetta di Madrid* ha pubblicato un Decreto reale in data 17 dicembre 1886,

che ordina l'aggiudicazione dell'insieme delle ferrovie di Porto-Rico.

L'asta avrà luogo il 20 aprile 1887, a Madrid, presso il Ministero delle colonie ed a S. Giovanni di Porto-Rico, presso la sede del governo generale.

Gli aspiranti a questo appalto dovranno fare un deposito preventivo, nelle casse dello Stato, a titolo di garanzia del contratto, di fr. 500.000 in contanti o in titoli del debito pubblico al corso di Borsa.

Il concessionario si obbliga a costruire nel termine di anni 6 e ad esercitare per 99 anni le linee seguenti che fanno oggetto della sottomissione:

A. Da S. Giovanni di Porto-Rico a Mayaguy per Arecibo e Aguadilla	Kilom.	185
B. Da Rio-Piedras a Kumacao per Fajardo	»	96
C. Da Ponce a Mayaguy per S. Germano .	»	90
D. Da Ponce a Humacao per Arrayo . .	»	125
E. Da Caguas a Humacao	»	51
	Totale Kilom.	547

Il capitale di costruzione di queste linee è fissato in 49,645,000 fr. rappresentante l'insieme dei lavori valutati per sezioni in ragione di fr. 75,000, 90,000, 95,000, 100,000 e 110.000 per Kilom.

Il Governo accorda a titolo di sovvenzione, una garanzia d'interesse dell'8 p. c. del capitale che sarà fissato dall'aggiudicazione, senza che questo possa esser superiore a 49,645,000 fr., qualunque sia il costo reale della costruzione delle linee.

Coloro che desiderassero maggiori dettagli e conoscere tutti gli articoli del capitolato, che noi omettiamo per brevità, potranno rivolgersi alla detta *Gaceta* che pubblica per intero il Decreto Reale, oppure al Ministero delle colonie in Madrid.

Ferrovia dell'Asia Centrale. — Tutto è ora pronto per la costruzione della Ferrovia dell'Asia Centrale da Tchardjouï (Amou-Daria) a Samarcande attraverso lo Stato di Bokhara. I lavori incominceranno il mese venturo e saranno spinti avanti assai attivamente. L'Emiro di Bokhara metterà 2000 uomini a disposizione degli ingegneri russi.

Notizie diverse

Ispettorati del Genio Civile. — Con decreto ministeriale del 10 corr. furono designati come qui appresso gl'ispettori del Genio civile, che devono assumere per l'anno 1887 l'ispezione dei Circoli, secondo la circoscrizione stabilita coi decreti reali dell'11 gennaio 1883 e del 31 gennaio 1886:

Pel servizio generale.

Milesi comm. Sereno per il Circolo di Alessandria, Cuneo, Genova, Novara, Porto Maurizio e Torino - Delfino commendatore Giovanni id. Bergamo, Brescia, Como, Sondrio e (senza le arginature del Po ed influenti) Milano e Pavia - Natalini comm. Pompeo id. Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Reggio Emilia, Mantova (a destra del Po) e Piacenza - Beroaldi cav. Carlo id. Belluno, Treviso, Udine, Venezia e Vicenza - Lanciani comm. Filippo id. Mantova (a sinistra del Po), Padova, Rovigo, Verona, Cremona e (per le sole arginature del Po ed influenti) Milano e Pavia - Poggi comm. Francesco id. Aquila, Ascoli, Chieti, Perugia, Teramo e Macerata - Fornari cav. Giov. Batt. id. Cagliari, Livorno, Lucca, Massa-Carrara, Pisa e Sassari - Betocchi comm. Alessandro id. Ancona, Arezzo, Firenze, Forlì, Pesaro e Ravenna - Ripa di Meana comm. Luigi id. Avellino, Bari, Benevento, Campobasso, Foggia e Lecce - Chiomenti cav. Giuseppe id. Catanzaro, Cosenza, Potenza, Reggio Calabria e Salerno - Malvezzi cav. Gian Domenico id. Catania, Caltanissetta, Girgenti, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani - Zucchelli cav. Giacomo id. Caserta, Grosseto, Napoli, Roma e Siena.

Per le opere marittime.

Zainy comm. Domenico per il Circolo dal confine francese sino a Fiumicino, incluse l'isola di Sardegna, le isole minori adiacenti, e quelle dell'Arcipelago Toscano - Cornaglia comm. Paolo id. da Fiumicino al Capo Spartivento, incluse le isole del gruppo di Ponza e quelle del golfo di Napoli, la Sicilia ed isole minori adiacenti - Cintio cavaliere Raffaele id. dal Capo Spartivento a tutta la costa dell'Adriatico sino al confine austriaco.

Bacini di carenaggio a Genova. — A suo tempo abbiamo pubblicato il programma di concorso internazionale per la costruzione di due bacini di carenaggio nel porto di Genova, concorso il cui ultimo termine scadeva il 31 dicembre 1886. I concorrenti che presentarono progetti sono 5, e cioè:

La Società Veneta di costruzioni; le officine di Savigliano; l'ingegnere Carlo Barbano di Genova; l'ingegnere Conrad Zschokke, dell'Impresa dei lavori del Tevere Zschokke e Terrier e l'ingegnere Cohen di Rouen.

Per l'esame di tutti questi progetti venne nominata dal Ministero dei L. P. una Commissione speciale composta dei signori: commendatore ispettore Bompiani, *presidente;* comm. Zainy, ispettore marittimo; comm. Cornaglia, id.; Cugini, maggiore nel genio militare; comm. Fasella, direttore della scuola superiore navale di Genova, *membri*, e cav. Pietro Giaccone, ingegnere capo dei lavori marittimi della provincia di Genova, *segretario.*

La Commissione tenne già la sua prima riunione per discutere i progetti presentati al concorso di che trattasi e dovrà presentare la propria relazione entro il mese di marzo.

Il nuovo ponte Palatino (*Ponte Rotto*). — L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche ha assunto la fornitura delle travate metalliche per il nuovo ponte Palatino da inalzarsi sul Tevere, in sostituzione dell'antico ponte Rotto, la cui costruzione fu, come è noto, affidata all'Impresa Zschokke e Terrier.

Sappiamo che il Genio civile ha già approvati i disegni ed i piani che gli erano stati sottomessi dall'Impresa industriale per l'esecuzione delle suddette travate.

La spesa per la costruzione del nuovo ponte ascende a L. 1,372,136.68, delle quali L. 448,511.43 sono a carico dello Stato ed il rimanente a carico del Comune.

L'Esposizione del cinquantenario delle ferrovie francesi è nuovamente in questione. Le sei grandi Compagnie ferroviarie hanno pubblicato una nota la quale conchiude col rifiuto formale di prender parte a quella Mostra. Le ragioni addotte sono due. La prima è che l'Associazione internazionale ferroviaria di Bruxelles ha deciso che il Congresso si farà a Milano nel 1887 e a Parigi nel 1889. La seconda che pare inutile e dannoso anche di fare insufficientemente nel 1888 ciò che vogliono fare completamente all'Esposizione internazionale del 1889.

La nota delle Compagnie dice pure che l'inaugurazione dell'esercizio delle ferrovie francesi rimonta ad epoca anteriore al 1837 e, celebrare nel 1887 il cinquantenario, sarebbe far credere, contrariamente alla realtà, che la Francia si sia lasciata precedere di molto dalle altre nazioni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 29 gennaio 1887:

Azioni Ferrovie Meridionali	L. 758
» » Mediterranee	» 575
» » Sicule	» 620
» » Sarde (preferenza)	» 280
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 405
» » Gottardo	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 514,5

Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	L. 302
»	»	Monte Cenere	» 515
»	»	Novara-Seregno	» 259
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 323,50
»	»	» 2ª emiss.	» 316
»	»	Centrale Toscana	» 530
»	»	Meridionali	» 326,50
»	»	Sarde, serie *A*	» 326
»	»	» serie *B*	» 323
»	»	» 1879	» 326,50
»	»	Pontebba	» 485
»	»	Nord-Milano	» 280
»	»	Meridionali Austriache	» 320

CONVOCAZIONI

Società anonima concessionaria della Strada Ferrata da Alessandria e Novi a Piacenza. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria, alla sede della Società, pel 15 febbraio p. v. per:

1. Presentazione del bilancio dal 1° luglio al 31 dicembre 1886 e relazione del Consiglio d'amministrazione sullo stato della Società.
2. Relazione dei sindaci.
3. Fissazione del dividendo a darsi alle azioni pel secondo semestre 1886.

Ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria nella sede della Società, nel giorno 15 prossimo febbraio alle ore 5 pomeridiane, per:

1. Presentazione del bilancio dal 1° luglio al 31 dicembre 1886 e relazione del Consiglio d'amministrazione sullo stato della Società;
2. Relazione dei sindaci;
3. Fissazione del dividendo a darsi alle azioni pel secondo semestre 1886;

VERSAMENTI

Società anonima per la ferrovia Novara-Seregno. — Per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, i signori azionisti sono invitati ad effettuare il versamento dei restanti due decimi alle seguenti epoche:

9° decimo dal 25 al 31 gennaio 1887
10° decimo dal 10 al 15 marzo 1887

in ragione di L. 25 (venticinque) per azione e per ogni versamento.

In occasione del versamento del nono decimo verranno corrisposte agli azionisti lire 6,40 per ogni azione, corrispondente all'interesse del 5 per cento sul versato, a tutto il 31 dicembre 1886, a termine dell'art. 43 dello statuto sociale.

Dal versamento del 9° decimo sarà dedotto tale importo in modo che gli azionisti non pagheranno che L. 18,60 per azione.

I versamenti dovranno farsi presso i signori A. e C. Prandoni, banchieri, a Milano.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Grande appalto di lavori pel Tevere. — Alle ore 10 antimeridiane del 16 febbraio p. v., in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi il direttore generale delle opere idrauliche, si addiverrà col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, all'incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle due sponde del fiume Tevere, dal Mattatoio al ponte Elio in questa città, e consistenti:

a) In sinistra, nello sterramento della sponda, costruzione del muraglione di spallatura, stradone di Lungo-Tevere, e sottoposto Collettore fra l'angolo a monte del Mattatoio e l'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per una lunghezza di metri 1535, misurata lungo il ciglio del muraglione;

b) In destra, nel ritaglio della sponda, costruzione di muraglione e Lungo-Tevere come sopra, dalla spalla del Ponte Margherita all'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per un'estesa di m. 1200.90, misurata lungo il ciglio del muraglione;

Per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 11,003,200.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del vigente capitolato generale, per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, e di quello speciale in data 30 luglio 1886, visibili assieme alle altre carte del progetto presso l'Ufficio Contratti del Ministero dei Lavori Pubblici.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta nel termine di mesi 50 naturali e consecutivi.

Per essere ammessi all'asta i concorrenti dovranno presentare il certificato di aver versato in una Cassa di Tesoreria provinciale il deposito richiesto per adire all'incanto, avvertendo che non saranno accettate offerte con depositi in contanti od in altro modo.

Dovranno inoltre i concorrenti esibire:

a) Un certificato di moralità rilasciato in tempo prossimo all'incanto dall'autorità del luogo di domicilio del concorrente;

b) Un attestato d'un ingegnere, confermato dal prefetto o sotto-prefetto, il quale sia stato rilasciato da non più di sei mesi, ed assicuri che sotto la sua direzione il concorrente o la persona che sarà incaricata di dirigere sotto la sua responsabilità ed in sua vece i lavori, abbia eseguito per conto della amministrazione governativa o ferroviaria lavori importanti consimili a quelli indicati nel presente avviso, e specialmente di fondazioni murarie ad aria compressa con soddisfazione della stazione appaltante.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 500,000 e nel decimo dell'importo netto delle opere d'appalto quella definitiva, ambedue in numerario od in cartelle al portatore del Debito Pubblico dello Stato al valore di Borsa nel giorno del deposito.

Comune di Raiano (2 febbraio, ore 11 antim., definitiva). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'antico canale Corfinio (V. N. 1 e 3 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Torino (3 febbraio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto della manutenzione per un novennio della strada provinciale da Rivarolo ad Ivrea (tronco compreso tra l'abitato di Rivarolo e l'incontro della strada provinciale Chivasso-Ivrea. Canone annuo L. 15.800. Cauzione provvisoria L. 5300; definitiva L. 7900; fatali 18 febbraio, ore 10 antimeridiane.

Amministrazione provinciale di Roma (4 febbraio, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto della manutenzione della strada consorziale Molinella dalla provinciale Ortana alla Colonnetta dell'Appello presso Soriano, per sei anni, dal 1° gennaio 1887 al 31 dicembre 1892. Canone annuo L. 2227,67. Cauzione provvisoria L. 400; definitiva il decimo.

Municipio di Napoli (4 febbraio, ore 2 pomeridiane fatali). — Appalto dei lavori di adattamento e di nuove costruzioni nell'ex-monastero dei Sacri Cuori a San Giovanni a Carbonara, per ridursi quei locali ad uso delle scuole per la sezione Vicaria; provvisoriamente deliberato al signor Francesco Derosa col ribasso del 22,25 0[0 su L. 126.153,42 (V. N. 2 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale di Roma (5 febbraio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto della manutenzione della strada consorziale Prenestina Nuova dal bivio della Maremmana Inferiore presso Zagarolo al principio del fabbricato dell'Osteria della Bufola dal 1° gennaio 1887 al 31 dicembre 1892. Canone annuo L. 8566,19. Cauzione provvisoria L. 600; definitiva il decimo.

Municipio di Frattamaggiore (7 febbraio, ore 9 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di lastricamento delle seguenti strade e vicoli:

1. Nuovo tronco della via Cavour; 2. Via Cumana, col riaccordo delle strade adiacenti; 3. Nuovo prolungamento del Corso Garibaldi; 4. Nuovo vico 3° Genoino; 5. Nuovo vico 1° Garibaldi.

Importo L. 63,513.65. Deposito L. 6300; lavori ultimati entro 6 mesi. Fatali 22 febbraio, ore 12 meridiane.

Prefettura di Roma (8 febbraio, ore 11 antim., definitiva). — Appalto dei lavori relativi al tronco di strada comunale obbligatoria dalla chiesa La Donna in Alatri alla nuova porta S. Giovanni, provvisoriamente deliberato col ribasso del 5,10 0[0 su L. 44.751,10 diminuite del ribasso percentuale di L. 1,25 ottenuto nel 1° esperimento (V. N. 2 e 50 del *Monitore*).

Prefettura di Ferrara (10 febbraio, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto dei lavori di difesa frontale ai Froldi unita in destra di Po. Importo L. 97.932,84. Lavori compiuti in 120 giorni. Deposito L. 6000.

Prefettura di Salerno (10 febbraio, ore 10 antim., definitiva). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo tronco di strada comunale obbligatoria, lunga m. 1795,80, dalla piazza di Onirgnano al confine di Stella Cilento, provvisoriamente deliberato per L. 24.244 (V. N. 49 e 1 del *Monitore*).

Municipio di Venosa (10 febbraio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto della manutenzione sessennale dal 1° aprile 1887 al 31 marzo 1893 della strada di Terranera (m. 23.810,50), dall'abitato di detto Comune alla nazionale di Canosa presso il fiume Ofanto. Canone annuo L. 8500. Deposito L. 500; cauzione 1[2 annata di canone.

Municipio di Terni (11 febbraio, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di rinnovazione dei lastricati delle strade interne di questa città, denominate corso Vittorio Emanuele, via Cavour e via Garibaldi. Importo L 101.400,82, compreso anche il valore delle cunette laterali che dovranno essere costrutte in pietra nuova. La pietra deve essere della cava di Narni, che è di proprietà del Comune, al quale si pagherà dall'appaltatore L. 0,15 al metro quadrato per diritto di cava. Cauzione provvisoria L. 4000; definitiva L. 8000. Fatali 4 marzo, ore 12 meridiane.

Direzione del Genio Militare di Alessandria (12 febbraio, ore 11 antim., unica e definitiva). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di una casermetta per una batteria d'artiglieria e di una cavallerizza coperta nella piazza di Novi Ligure. Importo L. 266.000. Da eseguirsi nel termine di giorni 360. Deposito, presso un'Intendenza di finanza del regno, L. 27.000. Offerte anche a tutte le Direzioni territoriali od uffici dipendenti.

Prefettura delle Provincia di Parma (12 febbraio, ore 11 antim., unica e definitiva). — Appalto dei lavori urgentissimi occorrenti pel ripristino e prolungamento della intestatura superiore della grande difesa di Sacca in Comune di Colarno, di fronte all'argine destro di Po, della lunghezza complessiva di m. 465. Importo L. 94.720. Cauzione provvisoria L. 5000; definitiva il decimo.

Municipio di Cagli (14 febbraio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del ponte sul Candiliano presso Acqualagna e della relativa strada comunale obbligatoria per monte Paganuccio, con diramazione per Cario, provvisoriamente deliberato per L. 61,910.28 (V. N. 2 del *Monitore*).

Municipio di Caltanissetta (15 febbraio, ore 12 meridiane, definitiva). — Appalto in unico lotto dei lavori di costruzione di diverse opere pubbliche provvisoriamente deliberato per L. 400.917,83 (Vedi N. 49 e 2 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Firenze (15 febbraio, ore 11 antim., unica e definitiva). — Costruzione di una cavallerizza nell'ex-Forte da Basso in Firenze. Importo L. 55.000. Lavori compiuti in 150 giorni. Deposito L. 5.500 presso la Direzione suddetta, o presso una delle Intendenze di finanza di Firenze, Roma, Napoli, Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Livorno, Pisa, Perugia, Siena o Grosseto.

Direzione del Genio Militare di Venezia (17 febbraio, ore 2 pomeridiane, unica e definitiva). — Appalto dei lavori di adattamento di locali, e costruzione di nuovi fabbricati per la sistemazione definitiva dell'accasermamento del reggimento alpino nel recinto erariale già Celotti in Conegliano, da eseguirsi nel termine di giorni trecentocinquanta. Importo L. 130,000. Deposito L. 13000.

Municipio di Mantova (25 febbraio, ore 1 pomerid., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere, e somministrazioni e provviste occorrenti al Comune nelle costruzioni architettoniche e di fabbrica, e per la relativa ordinaria e straordinaria manutenzione. Il contratto sarà duraturo per 6 anni. Cauzione provvisoria L. 1000; defin. L. 3000. Fatali 12 marzo, ore 2 pom.

Aggiudicazioni definitive.

L'impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di N. 17 vasche e forme metalliche per la Ditta Fratelli Genevois e Figli di Napoli.

Deputazione provinciale di Novara. — L'appalto delle opere e provviste per la costruzione di un ponte in ferro con sostegni in muratura e di altre opere per l'attraversamento del fiume Ticino fra Oleggio e Tornavento, nell'asta del 20 gennaio a Novara fu aggiudicato alla Ditta Fratelli Invitti di Milano per la somma di L. 658.163,80 (V. N. 2, 47 e 50 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo. – L'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso della banca e costruzione della sottobanca per l'estensione di m. 372 a rinforzo dell'argine destro dell'Adige Drizzagno, Cattaneo e Volta Garzare in Comune di Lusia, nell'asta del 17 gennaio a Rovigo, fu aggiudicato al signor Ghiraldini Annibale, domiciliato ad Este, col ribasso del 23 0[0 su L. 62.861 (V. N. 2 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Messina. — L'appalto pel completamento e riduzione a caserma per 1 compagnia di fanteria dell'ex-convento Santa Maria di Gesù in Nicosia, nell'asta del 12 gennaio a Messina, fu aggiudicato al signor Cimino Giuseppe, domiciliato a Messina, per L. 37.407,20 (V. N. 2 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dall'11 al 20 gennaio 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027		4006			
Chilometri in esercizio — » secondaria	423	4450	259	4265	185	—
Media in esercizio		4391		4197	194	—
Viaggiatori	894.918 49		866.088 85		28.829 64	—
Bagagli e Cani	44.816 24		42.003 52		2.812 72	—
Merci a G. e P. V. accelerata	274.210 31		275.214 51		—	1.004 20
Merci a P. V.	1.328.004 91		1.336.481 47		—	8.476 56
TOTALE	2.541.949 95		2.519.788 35		22.161 60	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 20 gennaio 1887.*

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	24.139 378 77	23.483.913 24	655.465 53	—
Bagagli e Cani	1.134.097 55	1.105.303 74	28.793 81	—
Merci a G. e P. V. accelerata	5.973.422 74	5.750.145 80	223.276 94	—
Merci a P. V.	29.744.169 90	29.117.442 31	626.727 68	—
TOTALE	60.991.069 05	59.456.805 09	1.534.263 96	—

Prodotto per chilometro.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
della decade	571 22	590 81	—	19 59
riassuntivo	13.890 01	14.166 50	—	276 49

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Novembre 1886.

			G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil.	12	12.801 72	558 63	13.360 35
Torino-Lanzo	»	32	27.006 59	7.779 32	34.785 91
Settimo-Rivarolo	»	23	10.366 69	7.306 38	17.673 07
Santhià-Biella	»	30	24.726 56	23.504 80	48.231 36
Fossano-Mondovì	»	24	3.988 58	121 92	4.110 50
Sassi-Superga	»	3	1.489 91	—	1.489 91
TOTALE			80.380 05	39.271 05	119.651 10

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dall'11 al 20 Gennaio 1887.

	Chil.	Viaggiatori	Bagagli	Merci Gr. Velocità	Id. Picc. Vel. Acc.	Id. Picc. Veloc.	Totali
Vicenza-Schio	32	3.652 85	48 60	307 00	180 35	4.837 20	9.025 50
Padova-Treviso-Vicenza	108	11.850 40	243 75	1.087 10	897 25	4.609 25	18.196 75
Conegliano-Vittorio	14	958 50	12 40	88 95	10 70	681 25	1.751 80
Albano-Nettuno	38	2.197 05	22 15	258 65	34 45	3.193 45	5.706 65
Torre-Arsiero	24	896 75	9 35	178 65	—	1.819 55	2.904 30
Parma-Suzzara	44	2.582 00	33 80	222 50	134 80	890 45	3.863 55
Roma-Marino	24	1.400 65	2 30	14 95	—	2.076 65	3.494 55
Bologna-Imola	33	2.913 70	14 05	49 90	—	35 25	3.013 80
Venezia-Bagnoli	77	4.081 60	22 40	129 20	—	1.545 90	5.779 10
Udine-Cividale	16	1.194 00	17 15	50 05	—	142 15	1.403 35
Camposampiero-Montebelluna	29	734 10	8 55	—	—	—	742 65

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 1° al 10 Gennaio 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1887	97.782 72	1.345 24	5.550 91	90.971 76	1.635 25	197.285 88
1886	97.265 70	2.407 55	8.860 —	107.346 82	2.156 46	218.036 53
Differenze	+ 517 02	— 1.062 31	— 3.309 08	— 16.375 07	— 521 21	— 20.750 65
	Dal 1° Luglio 1886 al 10 Gennaio 1887.					
1886-87	2.205.919 58	46.196 97	244.203 34	2.137.168 49	40.108 03	4.673.596 41
1885-86	1.830.727 01	39.334 48	213.912 59	2.090.015 83	39.391 88	4.213.381 79
Differenze	+ 375.192 57	+ 6.862 49	+ 30.290 75	+ 47.152 66	+ 716 15	+ 460.214 62

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX Sabato, 5 Febbraio 1887 NUM. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:
Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI

CRONACA PARLAMENTARE

Continuando alla Camera dei Deputati la discussione sul disegno di legge della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1886-87, l'on. Genala ha risposto alle varie osservazioni e raccomandazioni fattegli dai diversi oratori.

Ecco in sunto le parole del Ministro pronunciate nella seduta del 31 gennaio sopra argomenti riguardanti interessi ferroviarii:

Genala riconosce con l'on. Carrozzini che è troppo scarsa la velocità dei treni nelle Puglie ed ha dato disposizioni perchè il diretto Roma-Napoli prosegua per Foggia e Bari e perchè il diretto medesimo sia posto in coincidenza con il treno di Brindisi.

Dà schiarimenti all'on. Episcopo sulle condizioni e le provviste del materiale mobile, dichiarando che se vi ha a questo rispetto un po' di ritardo devesi attribuire all'intendimento suo di assicurare l'esistenza all'industria nazionale.

È perfettamente d'accordo coll'on. Carrozzini che le Società siano obbligate di istradare le merci per la linea più breve, e che anche quando facciano percorrere alle merci la via più lunga, non possano far pagare ad esse che il percorso più breve; e quindi è lieto che i commercianti facciano valere le loro giuste lagnanze contro le Società, tanto più che le disposizioni del Codice di Commercio e il capitolato delle tariffe dà ad essi pienissima ragione.

Riconosce la sussistenza degli inconvenienti indicati dall'on. Lazzaro, che lamentò che la città di Bari non abbia treni diretti per Roma e per Napoli, e dichiara che cercherà di rimuoverli per quanto è possibile; ma ritiene che scompariranno in parte, quando si potrà avere a Napoli una stazione marittima. Spera che si provvederà presto anche alla stazione di Caserta; ai viaggi d'andata e ritorno tra Caserta e Napoli si è già provveduto.

Risponde all'on. Maggiorino Ferraris che già parecchi treni diretti sono muniti di carrozze di terza classe; ma nota che questa comodità riesce a danno della celerità dei treni, onde si è preferito dalla Società Mediterranea di accelerare i treni-omnibus.

I treni economici, sperimentati sulle linee Genova-Nervi e Milano-Lecco, in difetto di doppio binario, si sono dimostrati inattuabili sulle linee principali; ritiene che possano introdursi per le linee secondarie.

Al quesito propostogli dall'on. Mussi, di affidare agli ufficiali postali l'accertamento dei ritardi dei treni, risponde che l'accertamento materiale dei ritardi è assicurato anche ora; ad ogni modo prenderà in considerazione le proposte dello stesso oratore.

Assicura l'on. D'Arco che tra pochi mesi sarà introdotta la illuminazione a gas nei treni diretti. Quanto agli scompartimenti riservati (segni di attenzione), di cui si è lagnato, risponde che gli scompartimenti stessi vengono concessi per consuetudine agli ex-Ministri e le altre concessioni si fanno come per l'addietro, secondo i regolamenti. Il Governo non dà alcun compenso per quelle che egli concede; mentre la Società deve conteggiare il prodotto dell'intero scompartimento, onde ritiene che gli abusi non dipendono dalle Società, ma dagli impiegati: in ogni modo egli sarà lieto se verranno reclami precisi in argomento, per poter richiamare le Società al rispetto delle convenzioni e degli interessi dello Stato.

Vedrà se sia possibile accondiscendere al desiderio dell'on. Della Rocca per una fermata a S. Giovanni al Teduccio.

Al deputato Grossi dà spiegazioni sulla Cassa Pensioni, dichiarando che la unificazione delle Casse delle varie Società è un lavoro lungo e difficile; ma che frattanto si è provveduto alla esattezza di quel servizio.

LE TRAMVIE ITALIANE

Nella Relazione dell'on. Romanin-Jacur sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1886-87 trovasi stampato un elenco di tutte le linee tramviarie a vapore in Italia, in esercizio e in costruzione al 30 settembre 1886.

Da questo elenco, che riferiamo in dettaglio linea per linea, risulta che la rete italiana misura metri 2,170,028 in esercizio, e metri 497,549 in costruzione, e così in totale metri 2,667,577, ossia 2667 chilometri e 577 metri.

1. Fusina-Strà-Padova; m. 34,557 in esercizio, esercita dalla Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche.
2. Padova-Bagnoli; m. 27,776 in esercizio, idem.
3. Vicenza, confine Padovano, con diramazione dal ponte di Barbarano a Lovolo e dal ponte delle Botti a Lonigo; m. 58,810 in esercizio, idem.
4. Bologna-Imola; m. 21,000 in esercizio; m. 9000 in costruzione, idem.
5. Malcontenta-Mestre; m. 6000 in esercizio, idem.
6. Bazzano-Vignola; m. 9,700 in esercizio, idem.
7. Mantova-Brescia; m. 70,000 in esercizio, esercita da Società Belga.
8. Mantova-Ostiglia; m. 65,000 in costruzione, idem.
9. Brescia-Barghe; m. 43,089 in esercizio, idem.
10. Brescia-Gardone; m. 19,640 in esercizio, idem.
11. Brescia-Arzinovi-Soncino; m. 33,340 in esercizio, id.
12. Bergamo-Soncino; m. 34,870 in esercizio, idem.
13. Treviglio-Caravaggio; m. 5000 in esercizio, idem.
14. Bergamo-Treviglio-Lodi; m. 48,000 in esercizio, idem.
15. Treviglio-Villa Fornaci; m. 11,550 in esercizio, idem.
16. Milano-Mariano Comense; m. 35,540 in costruzione, idem.
17. Milano-Melegnano-Lodi; m. 30,000 in esercizio, idem.
18. Melegnano-S. Angelo Lodigiano; m. 16,000 in esercizio, idem.
19. Torino-Gassino-Chivasso; m. 22,686 in esercizio, idem.
20. Torino-Settimo; m. 11,125 in esercizio, idem.
21. Alessandria-Casale-Orti di Vignale; m. 43,000 in esercizio, idem.
22. Alessandria-Sale; m. 23,900 in esercizio, idem.
23. Alessandria-Spinetta; m. 7,000 in esercizio, idem.
24. Spinetta-Mandrogne; m. 7,070 in esercizio, idem.
25. Torino-Gassino-Brusasco; m. 3,705 in esercizio, idem.
26. Santhià-Ivrea; m. 30,000 in esercizio, idem.
27. Biella-Cossato; m. 11,025 in esercizio, idem.
28. Lodi-Crema-Soncino; m. 33,304 in esercizio, esercita dalla The Lombardy Road Railways Company Limited.
29. Milano-Giussano; m. 24,840 in esercizio, idem.
30. Torino-Pianezza; m. 10,760 in esercizio, esercita dalla Ditta concessionaria Chiambretto.
31. Torino-Druent; m. 10,277 in esercizio, idem.
32. Torino-Tesoriera-Rivoli; m. 12,015 in esercizio, esercita dagli eredi cav. Colli, ora Banca Tiberina.
33. Pinerolo-Perosa-Argentina; m. 16,900 in esercizio, esercita dalla Società Anonima tramvia Pinerolo-Perosa-Argentina.
34. Cuneo-Borgo San Dalmazzo; m. 8,000 in esercizio, esercita dalla Ditta Carlo Chiapello.
35. Casale-San Damiano d'Asti; m. 24,032 in esercizio, esercita dalla Società Anonima Credito Torinese.
36. Mondovì-Santuario S. Michele; m. 10,450 in esercizio, esercita dalla Ditta fratelli Del Vecchio.
37. Sale-Tortona; m. 12,000 in esercizio, esercita da Grattoni Francesco e Giovanni, fratelli.
38. Sale-Castelnuovo Scrivia; m. 5,679 in esercizio, esercita da Bellisoni Domenico.
39. Alessandria-Altavilla-Montemagno; m. 19,200 in esercizio; m. 4,347 in costruzione, esercita da Remoti Vincenzo.
40. Asti-Montechiaro-Cortanze; m. 18,066 in esercizio, esercita dal Credito Torinese.
41. Milano-Brughiero-Monza-Barzanò; m. 15,730 in esercizio, esercita dalla Società Anonima delle tramvie interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona.
42. Milano-Brughiero-Vimercate; m. 22,000 in esercizio, idem.
43. Milano-Gorgonzola-Treviglio; m. 34,000 in esercizio, idem.
44. Villa Fornaci-Vaprio; m. 7,000 in esercizio, idem.
45. Circonvallazione di Milano; m. 4,550 in esercizio, id.
46. Torretta-Mombello; m. 8,521 in costruzione, idem.
47. Seregno-Carate; m. 3,600 in costruzione, idem.
48. Vicenza-Valdagno; m. 31,300 in esercizio, esercita dalla Società Anonima delle tramvie di Vicenza.
49. S. Vitale-Arzignano; m. 5,000 in esercizio, idem.
50. Cologna-Lonigo-San Bonifacio-Verona; m. 46,000 in esercizio, esercita dalla Società Anonima delle tramvie di Vicenza e di Verona.
51. Caldiero-Tregnago; m. 11,383 in esercizio, idem.
52. Grandate-Saronno; m. 18,204 in costruzione, esercita dalla Società del Ticino.
53. Milano-Binasco-Pavia; m. 3,200 in esercizio, idem.
54. Lodi-S. Angelo-Pavia; m. 27,695 in esercizio, idem.
55. Vercelli-Biandrate-Fara-Prato-Sesia; m. 30,666 in esercizio, idem.
56. Biandrate-Novara-Vigevano-Ottobiano-Pieve del Cairo; m. 77,736 in esercizio, idem.
57. Villi-Casale; m. 21,720 in costruzione, idem.
58. Mortara-Pieve del Cairo; m. 27,260 in esercizio, dalla Società Ferrovie del Ticino.
59. Pavia-Garlasco-Tromello-Mortara; m. 39,802 in costruzione, idem.
60. Sannazzaro-Garlasco; m. 12,366 in costruzione, idem.
61. Voghera-Stradella; m. 25,285 in esercizio, idem.
62. Mestre-S. Giuliano; m. 4,346 in costruzione, esercita dall'Ing. Saibante.
63. Mantova-Azzola; m. 19,001 in esercizio; m. 17,038 in costruzione, esercita dalla Società Valentini-Mazzorini.
64. Mantova-Viadana; m. 18,380 in esercizio; m. 23,378 in costruzione, idem.
65. Milano-Saronno-Tradate; m. 35,530 in esercizio, esercita dalla Società Anonima Tramvie e Ferrovie economiche.
66. Arcore-Malgrate-Lecco; m. 31,000 in costruzione, esercita dalla Società Industriale franco-italiana.
67. Milano-Gallarate; m. 39,619 in esercizio, esercita dalla Società Anonima delle Tramvie e Ferrovie economiche di Roma-Milano e Bologna.
68. Milano-Magenta-Castano; m. 44,000 in esercizio, esercita da Società Anonima.
69. Novi-Ovada; m. 23,000 in esercizio, idem.
70. Bari-Barletta; m. 65,000 in esercizio, idem.
71. Vercelli-Gattinara-Aranco; m. 47,876 in esercizio, esercita dalla Società Anonima delle Tramvie Vercellesi.

72. Vercelli-Trino; m. 17,900 in esercizio. idem.
73. Torino-Saluzzo-Cuneo; m. 85,712 in esercizio, esercita dalla Società Anonima delle Tramvie piemontesi.
74. Carignano-Carmagnola; m. 8,410 in esercizio, idem.
75. Pinerolo-Cavour-Saluzzo; m. 31,800 in esercizio, idem.
76. Torino-Moncalieri-Poirino; m. 25,545 in esercizio, idem.
77. Cuneo-Dronero; m. 18,460 in esercizio, idem.
78. Saluzzo-Revello; m. 9,120 in esercizio, idem.
79. Torino-Orbassano-Piossasco; m. 30,108 in esercizio, esercita dalla Società delle Tramvie a vapore della provincia di Torino.
80. Orbassano-Giaveno; m. 6,400 in esercizio, idem.
81. Rivarolo-Cuorgnè; m. 10,000 in esercizio, esercita dalla Società Anonima per la Ferrovia centrale e le Tramvie del Canavese.
82. Torino-Stupinigi-Vinovo; m. 14,970 in esercizio, esercita dalla Società Anonima della Tranvia Torino-Stupinigi-Vinovo.
83. Torino-Leiny-Volpiano; m. 18,235 in esercizio, esercita dalla Società Anonima Tramvia Torino Leynì-Volpiano.
84. Bettola-Piacenza-Cremona; m. 62,195 in esercizio, esercita dalla The Piacenza-Bettola and Cremona Tramways Company.
85. Grazzano-Rivergaro; m. 8,062 in costruzione, idem.
86. Bologna-Bazzano; m. 22,700 in esercizio, esercita dalla Banca Generale di Roma.
87. Meldola-Forlì-Ravenna; 41,005 in esercizio, esercita dalla Società Anonima delle tramvie della Romagna.
88. Dal Corso Garibaldi in Ravenna alla Darsena; m. 689 in esercizio, idem.
89. Dalla barriera Mazzini di Forlì al Gazzogene; m. 522 in esercizio, idem. Società del Gazzogene.
90. Lugo-Fusignano-Alfonsine; m. 17,700 in esercizio, esercita dalla Società Anonima Tramvia Lugo-Alfonsine.
91. Forlì-Terra del Sole; m. 9,620 in costruzione, esercita dal Comune di Terra del Sole.
92. Firenze-Ponte a Signa; m. 13,038 in esercizio, esercita dalla Società Anonima delle tramvie fiorentine.
93. Firenze-Prato; m. 18,000 in esercizio, idem.
94. Firenze-Poggio a Caianno; m. 17,300 in esercizio, idem.
95. Firenze-Cascine; m. 750 in esercizio, idem.
96. Firenze-S. Domenico di Fiesole; m. 3,200 in esercizio, esercita da Archieri Luigi.
97. Pescia-Pontedera; m. 98,714 in costruzione, esercita dalla Ditta Finet.
98. Lucca-Ponte a Mariano; m. 7,800 in esercizio, esercita dal Cav. Emanuele Balestrieri.
99. Pisa-Pontedera; m. 20,600 in esercizio, esercita dalla Società delle Ferrovie economiche e tramvie della provincia di Pisa.
100. Navacchio-Calci; m. 5,754 in costruzione, idem.
101. Roma-Tivoli; m. 28,472 in esercizio, esercita dalla Società tramvie Roma-Milano, ecc.
102. Roma-Marino; m. 23,090 in esercizio, esercita dalla Società Ferrovie secondarie Romane.
103. Napoli-Aversa; m. 18,205 in esercizio, esercita dalla Società Tramvie provinciali di Napoli.
104. Colonne-Giugliano; m. 1,250 in esercizio, idem.
105. Napoli-Caivano; m. 13,000 in esercizio, idem.
106. Napoli-Pozzuoli; m. 12,450 in esercizio, esercita dalla Società Anonima Tramvie Napoletane.
107. Napoli-Piedigrotta; m. 5,330 in costruzione, idem.
108. Casoria-Arzano; m. 1,938 in costruzione, esercita da Edoardo Ottel.
109. Aversa-Casal di Principe; m. 9,099 in costruzione, idem.
110. Succivo-S. Maria Capua Vetere; m. 18,301 in costruzione, idem.
111. Caserta-Capodriso; m. 3,425 in costruzione, idem.

I TRENI-TRAMWAIS SULLE FERROVIE

Nel penultimo numero del *Monitore* abbiamo dato la notizia che la Società dell'Ovest francese aveva presentato al Governo un progetto di organizzazione di treni tramwais, da introdursi, in via di esperimento, su certi tronchi delle sue linee.

Il *Temps* di Parigi ha pubblicato in questi giorni un articolo analitico sul sistema, preceduto da considerazioni economiche che ne giustificano l'opportunità e la convenienza. Un esercizio, se non perfettamente eguale, consimile a quello proposto dalla Società dell' Ovest, venne dal nostro Governo per qualche tempo tentato, alcuni anni or sono, con treni Belpaire, quando eserciva le ferrovie dell'Alta Italia, ma i risultati furono poco soddisfacenti. In Francia invece il sistema pare faccia buona prova, e le grandi Compagnie, appoggiate dal Governo, lo vanno introducendo sulle loro reti.

Ecco l'articolo del *Temps:*

Si sta ora studiando di trovare i diversi sistemi da impiegare per ridurre le spese dell'esercizio delle nostre ferrovie. La quistione è della più alta importanza, perchè l'insufficienza delle entrate nette in relazione ai carichi che pesano sulle Compagnie aumenta, da qualche anno, in modo penoso. Il deficit, è noto, vien coperto dallo Stato che, occorrendo, presta alle Compagnie ferroviarie le somme necessarie per dare agli azionisti una rendita minima convenzionalmente fissata. La garanzia dello Stato esige così il pagamento di anticipazioni che, pur essendo rimborsabili dalle Compagnie e produttive di interesse 4 per 0[0, accrescono le nostre difficoltà finanziarie.

In questi ultimi tempi, in ragione dell'estensione progressiva delle linee e della crisi che esiste nei trasporti, queste anticipazioni sono notevolmente cresciute. Per l'esercizio del 1884, il servizio delle garanzie d'interesse alle Compagnie ferroviarie necessitava una somma di 39 milioni. Per l'esercizio del 1885, le anticipazioni toccarono i 63 milioni; si calcola che passeranno i 100 per l'esercizio chiuso il 31 dicembre scorso.

Si comprende essere indispensabile di diminuire l'importanza di queste cifre. Se la ripresa del traffico, ripresa che si annunzia attualmente, può, in una certa misura, attenuare il deficit, non è meno vero che la miglior assicurazione contro di esso sarebbe ancora un modo di esercizio più economico delle nostre ferrovie.

Per arrivare a questo risultato si fanno ora su alcune linee degli interessanti esperimenti, ed è utile dire a che punto si sia arrivati.

La questione non è nuova. Fu già soggetto di numerosi studii da parte dei nostri ingegneri. Il più bizzarro è che il sistema preconizzato oggi fu applicato per qualche mese a Parigi stessa, senza che si desse a questo sistema di esercizio una grande attenzione.

Infatti si sa che nel corso del 1877, il Campo di Marte, ove dovevasi fare l'Esposizione Universale del 1878, fu unito alla stazione di Grenelle, sulla ferrovia di Cintura, col mezzo di una ferrovia che costeggiava la Senna lungo gli argini dei quais d'Orsay e di Grenelle. Questa ferrovia serviva dapprima al trasporto dei materiali dell'Esposizione, vi fu poi aggiunto il servizio passeggieri, che da tutte le stazioni della linea di Cintura poterono recarsi al Campo di Marte. Dopo la chiusura dell'Esposizione, la piccola stazione del Campo di Marte non fu demolita, come era avvenuto nel 1867. Si progettò di farne la testa di linea delle ferrovie dei Moulineaux a Courbevoie, oggi in costruzione, e finchè potesse essere utilizzata per questo servizio, rimase aperta ai viaggiatori della piccola Cintura.

Ma l'importanza di questa stazione, non occorre dirlo, diminuì notevolmente. Nel 1878 essa aveva avuto un movimento totale di 2,162,271 passeggieri in partenza e in arrivo. L'anno dopo questa cifra discese a 9,884; nel 1880 a 5,357. Poi non cessò di decrescere, e nel 1885 furono soltanto 788 i passeggieri.

Il materiale impiegato pel trasporto dei viaggiatori fu necessariamente ristretto a poco a poco, così che a un dato momento la locomotiva trascinava un forgone pei bagagli, una carrozza di 1ª classe e una di 2ª. Era troppo. I due vagoni viaggiatori furono da ultimo sostituiti da un vagone misto di 1ª e 2ª classe. Era ancor troppo. Infatti i 9884 passeggieri trasportati nel 1879, rappresentano in media ventisette viaggiatori al giorno. Siccome allora v'erano dodici treni al giorno in ciascun senso, cioè 24 treni, ogni treno non doveva portare che uno o due viaggiatori. Una nuova riduzione del materiale di questo treno, già minuscolo, era ancora logica. Era essa possibile? No. I regolamenti allora vi si opponevano.

L'ordinanza 15 novembre 1846 sulla polizia, sicurezza ed esercizio delle ferrovie, stipulava infatti agli articoli 18 e 20 « che ogni treno viaggiatori dovrà essere accompagnato da un macchinista e da un fuochista per macchina », e che dovrà « sempre avere in testa di ciascun treno, fra il tender e la prima vettura passeggieri, tante vetture non portanti passeggieri quante macchine vi saranno al treno ».

I termini dell'Ordinanza erano formali. Il treno che faceva il servizio del Campo di Marte doveva quindi comprendere un forgone pei bagagli e una vettura mista per trasportare talora un solo viaggiatore. Si potè veder questo treno diminuirsi ancora. Infatti, gli abitanti del quai di Grenelle videro un giorno correre a grande velocità una locomotiva e un solo veicolo, il quale comprendeva un compartimento a bagagli, uno di 1ª classe ed uno di 2ª. Questo treno lillipuziano era l'ultima espressione di un treno ordinario di passeggieri, e fu in realtà uno dei primi prototipi dei treni tramwais oggi in uso.

Il 20 maggio 1880 — una data memorabile per la storia delle nostre ferrovie — Varroy, Ministro allora dei Lavori Pubblici, faceva firmare dal Presidente della Repubblica un decreto contenente una deroga parziale alle prescrizioni dell'Ordinanza del 1846 succitata. Il Ministro così aveva la facoltà di autorizzare « pel servizio dei viaggiatori la messa in circolazione di vetture a vapore, portante i loro motori con sè e di locomotive-tenders tiranti una o più vetture, *senza interposizione di forgoni* ». Inoltre, il personale degli agenti accompagnante i viaggiatori, poteva « nei casi di una sola vettura, essere ridotto a *un* macchinista e a *un* conduttore guardia-freni ». È in virtù di questo decreto che, regolamentarmente, il treno al servizio del Campo di Marte potè essere formato di una sola vettura (1).

Questo decreto non era stato fatto, lo si capirà facilmente, in vista dell'esercizio puro e semplice del tronco del Campo di Marte. Ecco ciò che aveva deciso il Ministro a proporlo.

Sopra alcune linee austriache, il nord-ovest austriaco, il sud dell'Austria specialmente, le Compagnie avevano fatto con profitto l'esperimento nei sobborghi delle grandi città e sopra linee secondarie dei treni leggeri detti: *Treni-tramways*.

Questi erano formati di una locomotiva con tre vetture ordinarie al massimo, o di un vagone passeggieri, posto in movimento da un motore a vapore collocato sotto il vagone stesso. Da parte sua l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato belga faceva sulla ferrovia di cintura di Bruxelles, però senza grande successo, l'esperimento di un tipo di vagone automobile. Avendo allora le ferrovie dello Stato francese chiesto al Ministro l'autorizzazione di studiare quest'ultimo sistema, è stato perciò che Varroy fece il decreto 20 maggio 1880. Le esperienze si eseguirono sulla piccola linea di Stato, da Saint-Mariens a Blaye. Il tentativo non riuscì meglio di quello del Belgio. Il principio dell'esercizio economico delle ferrovie a piccolo traffico, mediante treni-tramways, arrischiava quindi di essere abbandonato.

Ma la Compagnia del Nord riprese felicemente lo studio della questione.

Il modello primitivo di treno-tramway, a motore facente corpo col veicolo, essendo stato condannato dall'esperienza, la Compagnia del Nord pose in servizio sulle linee che possiede nel Belgio, nei dintorni di Liegi, un treno ridotto, simile a quello che i parigini avevano veduto circolare tra Grenelle e il Campo di Marte.

Una locomotiva ordinaria, del più piccolo tipo, trascinava, fra Liegi e Flemelle, una enorme vettura mista, a corridoio centrale con piattaforme e ingresso alle due estremità. Tale vettura comprendeva 8 posti di 1ª classe, 16 di 2ª e 49 di 3ª; in tutto 73.

Essendo soddisfacenti i risultati ottenuti, la ferrovia del Nord ottenne l'autorizzazione di mettere in circolazione dei treni-tramways in Francia sulla linea da Lille a Turcoing. Questi treni-tramways sono intercalati fra i treni ordinarii regolari. Facendo questi ultimi il servizio delle messaggerie e della grande velocità, i treni di Turcoing non trasportano bagagli. Essi sono composti, come quelli del Nord-belga, di una locomotiva e della grande vettura mista da 73 posti.

La divisione per classi di questi 73 posti fu fatta secondo la proporzione abituale dei viaggiatori sulla linea, così che il numero di posti disponibili si trova in rapporto col numero dei posti domandati. Tuttavia può capitare che su questa linea di Turcoing il treno-tramway sia completo, allora i viaggiatori devono attendere, come nei tramways ordinarii, il treno successivo. Non bisogna dimenticare che in questo caso speciale il treno-tramway non è che un treno supplementare, e i viaggiatori non hanno diritto di reclamare l'aumento del numero dei veicoli.

(1) In seguito la stazione del Campo di Marte, essendo stata aperta al traffico delle merci, dei treni misti furono attivati sulla linea, e l'esercizio fu modificato.

Dove è dunque, si dirà, il vantaggio di questo nuovo esercizio? Eccolo: questo treno-tramway, composto di una sola vettura, è estremamente leggero; la partenza come la fermata sono rapidissime. Si sa qual tempo occorra ogni volta per far sgombrare un treno molto carico.

Lo sgombero è immediato, e questo è tempo guadagnato, ed è tempo prezioso. Il treno-tramway può perciò fermarsi frequentemente sulla sua linea senza che ne risulti un sensibile perditempo nella durata del viaggio fra le estreme stazioni. Così il treno-tramway si ferma in piena via, laddove ha interesse a prendere o lasciare viaggiatori. I passaggi a livello in prossimità di villaggi sono altrettanti punti di fermata stabiliti. Sulla sezione della linea compresa fra Lilla e Turcoing, sezione di 11 chilom., i treni ordinari non si fermano, che alle due stazioni intermedie di Croix-Wasquehal e di Roubaix. I treni-tramways invece si fermano in altri sette punti. Le facilità offerte al pubblico sono dunque maggiori. Quanto alla durata del trasporto, come dicemmo, non è sensibilmente aumentata. Così, il treno percorre, senza fermarsi, la distanza fra Lilla e Turcoing in 26 minuti; i treni ordinari ne impiegano 27 o 30; i treni-tramways, ad onta delle loro 9 fermate, non ne impiegano che 31. Si comprende che in queste condizioni tale sistema di esercizio economico sia stato apprezzato assai dal pubblico. I treni-tramways da Lilla a Turcoing trasportano al presente in media 400 viaggiatori al giorno.

Un nuovo progetto restava a realizzare. Questo modo di esercizio affatto economico non poteva esso effettivamente esser applicato sulle linee secondarie di un piccolo traffico? Si sa in quali condizioni queste linee sono in generale esercitate. Per ridurre le spese al minimo, tre o quattro treni solamente sono stati attivati in ciascun senso. Questi sono, il più spesso, dei treni misti, cioè dei treni composti di vagoni di merci e di carrozze viaggiatori. Presso a poco a tutte le stazioni si fa la manovra per prendere o lasciare delle merci. Questa manovra dura almeno da 5 a 6 minuti. Spesso conviene pur farla con tempo più lungo; tempo che dipende dall'importanza commerciale della stazione e dalle disposizioni più o meno soddisfacenti della stazione stessa. Vi sono delle linee, e abbastanza numerose, ove in conseguenza di queste circostanze la velocità media del treno discende a cifre presso a poco ridicole e veramente sgradevoli al pubblico. Si possono citare delle linee sulle quali la velocità dei treni discende a 20 e anche a 15 chilometri all'ora. È evidente che se fosse possibile su queste linee secondarie separare il servizio merci da quello passeggieri, coll'effettuare questo ultimo sistema dei treni-tramways, la circolazione dei viaggiatori migliorerebbe notevolmente.

È così che la Compagnia del Nord è stata persuasa a chiedere la facoltà di attivare sopra un gran numero di linee, dei treni composti di una macchina ordinaria del tipo più piccolo, condotta da un macchinista e con una sola vettura a passaggio centrale. Questa ultima, munita di freno continuo, contiene un compartimento pei bagagli, uno per la posta e 67 posti di I, II e III classe. La sorveglianza di questo vagone è affidata a un solo conduttore.

Occorre immediatamente notare che questo treno-tramway è così sostituito al posto di un treno ordinario. La Compagnia è poi tenuta, secondo i regolamenti, di dare al pubblico i posti di cui abbisogna. Anche quando il gran numero dei viaggiatori sorpassasse la capacità dell'unica vettura, il treno-tramway è trasformato in un treno *leggero economico*. Questo treno può al massimo essere composto di sei vetture, senza la vettura di riparo. V'è un fochista e un macchinista sulla macchina, ma non vi è che un solo conduttore. Infine, se i bisogni del servizio lo esigono, se queste sei vetture divengono insufficienti, il treno ridiventa un treno ordinario. In questo caso, a sensi dell'Ordinanza del 1846, un forgone a bagagli deve essere frapposto tra la macchina e le vetture.

In riassunto, secondo l'importanza della linea e il numero dei viaggiatori, la linea può rimpiazzare i suoi treni ordinari, sia con un treno leggero economico di sei vetture al massimo, senza forgone di riparo, sia con un treno-tramway di una sola vettura. Dal punto di vista della riduzione delle spese dell'esercizio, lo Stato e le Compagnie possono contare su dei vantaggi apprezzabili.

La Compagnia del Nord cominciò ad applicare il sistema di fermata ai principali passaggi a livello. Dopo la linea da Lilla a Turcoing, la prima sezione esercitata in questo modo è stata quella da Lilla a Comines. Il servizio è stato inaugurato il 18 febbraio 1886. Da allora i treni-tramways furono attivati sulle seguenti linee: Arras a Doullens, Aulnoye a Erquelines, Hautmont e Feignies a Cousoire, Verberie a Estrées — Saint-Denis, Breteuil allacciamento a Breteuil — Ville, Chantilly a Crépy, Boulogne a Saint-Omer, Maubeuge a Fourmies, Maubeuge a Valenciennes. Essi saranno presto estesi ad altre sezioni; specialmente alla sezione da Parigi a Saint-Denis con un tronco su Saint-Ouen.

Il ministro dei lavori pubblici, lungi dal contrastare questa estensione del principio economico, ha spinto le altre Compagnie a stabilire dei treni-tramways su le piccole linee delle loro reti. I risultati dalla Compagnia del Nord ottenuti, erano troppo evidenti perchè le altre Compagnie potessero esitare a sperimentare il sistema dei treni-tramways.

Sulla rete dell'Est gli studi sono stati abbastanza vivamente spinti, ed è così che si annunziò pel 21 gennaio l'esercizio dei treni-tramways sulla linea da Onville a Thiaucourt. La linea da Conflans-en-Jarny a Briey posta come la prima nel dipartimento di Meurthe-et-Moselle sarà esercitata nello stesso modo dopo che alcune difficoltà attualmente pendenti saranno appianate. La Compagnia di Orléans, e quella di Lione, la cui rete è vastissima, non hanno ancora terminato i lavori preparatorii. Ma la Compagnia dell'Ovest ha di già commesso il materiale necessario. Ogni veicolo conterrà 75 posti, sarà tirato da una locomotiva di un tipo simile a quello che è ora in servizio sulle ferrovie dei sobborghi di Parigi. È probabile che al numero delle linee che saranno scelte figureranno quella di S. Pierre-du-Vouvray a Louviers, da Hàvre a Montvilliers, da Labrohinière a Ploërmel, da S. Brieuc-a-Pontivy, da Plounerin a Lannion, da Morlaix a Roscoff.

Sulla rete del mezzodì esiste già un piccolo servizio di treno-tramway da Beucau e Bayonne. Il sistema sarà forse esteso ad altre sezioni.

La Compagnia della Gran Cintura, i nostri lettori lo sanno, ha talmente ristretto l'esercizio della sua rete, che l'estate scorso numerosi reclami vennero fatti nelle diverse località che essa serve. Dopo il 18 ottobre passato essa mise in circolazione sulla linea strategica di Valenton a Palaiseau un treno-tramway. Questo treno serve le stazioni di Orly e Wissous e fa il servizio dei viaggiatori a

tre passaggi a livello che sono in prossimità di Rungis, Antony e Massy. Convien sperare che questa estate il servizio economico dei treni-tramway potrà essere esteso ad altre sezioni della rete della Gran Cintura e servire finalmente una notevole regione del gran sobborgo di Parigi.

Sulla rete dello Stato, rete che deve costituire, come sovente si è ripetuto, un vasto campo di esperienza in fatto di esercizio delle ferrovie, si ha ripreso l'esperimento di treni economici abbandonati dopo i tentativi infruttuosi del 1880.

È così che si potè segnalare la creazione di un tipo di locomotiva forgone, che sarebbe ora in uso sulla linea da Chinon a Port-Boulet.

Il problema dell'esercizio economico delle ferrovie a piccolo traffico, si vede, non è soltanto posto; ma ora è quasi risolto.

Il treno leggero economico, e sopratutto il treno-tramway, il treno minuscolo composto il più spesso di un solo veicolo che tuttavia assicura il servizio dei bagagli e il trasporto di 70 a 75 viaggiatori, dà in qualche modo soddisfazione a tutti.

Per lo Stato, cioè pei contribuenti, la riduzione delle spese di esercizio ha per conseguenza immediata la diminuzione dei milioni anticipati ogni anno dal Tesoro pel servizio della garanzia dell'interesse.

Le Compagnie non hanno un interesse minore: non solo esse vedono le loro spese d'esercizio diminuire in certe proporzioni, ma constatano anche che la loro clientela è suscettibile di aumento. Il numero delle località collegate direttamente dalle ferrovie è infatti presso a poco raddoppiato col sistema delle fermate ai principali passaggi a livello.

Infine, pel pubblico i vantaggi sono pure dei più apprezzabili, soprattutto se gli abitanti delle città prima servite da una stazione o da una semplice fermata, conservano sempre il medesimo numero di treni, e se il servizio dei bagagli non è troppo limitato. La sola obbiezione apparentemente seria, che potrebbe essere fatta, sarebbe l'aumento della durata del tragitto. Ma l'orario dei treni prova che non vi sono accrescimenti notevoli di questa durata, quando il treno-tramway rimpiazza un treno ordinario. E, di più, quando questo treno sia attivato per rimpiazzare un treno misto, lungi dal constatare una perdita di tempo, è un guadagno sensibile che si nota sempre. E bisogna aggiungere che per le località che non possiedono oggi nè stazioni, nè fermate, la fermata di un treno-tramway costituisce un notevole progresso.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Parecchi giornali hanno riferito, in questi ultimi giorni, che la Società esercente la rete Mediterranea ha presentato all'Ispettorato la proposta per l'ordinazione di 3000 carri da merce. Crediamo opportuno avvertire che non si tratta di una nuova e recente proposta. Questi 3000 carri sono sempre quelli, dei quali già da tempo annunciammo essere stato, in massima, combinato l'acquisto fra la Società e il Governo, con somme che la prima avrebbe anticipato e che le sarebbero poi state restituite sui fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Disgraziatamente tale accordo di massima non è stato ancora seguito dalla formale approvazione da parte del Governo: la Società aveva anche trasmesso gli elaborati di gara pei primi 1000 veicoli, ma neppur questi le vennero a tutt'oggi ritornati.

Certo codesti indugi riescono assai dannosi. La Società fu sollecita nel far presenti al Governo, con dettagliate dimostrazioni, i bisogni del traffico: il Governo si mostrò convinto della necessità di provvedere, ma questo non può bastare al commercio: auguriamoci che si provveda davvero, e presto.

><

Con recente Decreto Ministeriale venne autorizzata la spesa di L. 75,000 per la ricostruzione della tettoia metallica e la sistemazione del deposito locomotive in Stazione di Napoli.

><

Venne parimente autorizzata la spesa di L. 36,057 per l'acquisto di macchine utensili destinate alle Officine di Torino P. N., Torino P. S. e Milano.

><

Un Decreto Ministeriale del 2 corrente approva il progetto, presentato dalla Società esercente la rete Mediterranea, per la costruzione di tre pennelli dinanzi alla spiaggia di Cornigliano a difesa dell'argine ferroviario contro le mareggiate, ed autorizza la relativa spesa di L. 284.000.

><

Ci informano che dietro vive e ripetute istanze degli interessati, l'Ispettorato Governativo ha dato incarico alla Società predetta di studiare e presentargli un progetto per l'ampliamento della Stazione di Certaldo (linea Pisa-Empoli-Firenze).

><

Pel giorno 18 corrente è indetta, presso la Direzione Generale delle ferrovie del Mediterraneo, la gara per la fornitura di 80 assi montati da locomotive e tenders.

><

Sappiamo che la Società delle ferrovie del Mediterraneo, in relazione a concerti presi col Ministero dei Lavori Pubblici relativamente al progetto definitivo della nuova stazione di Piazza Brignole e dello scalo merci a piccola velocità oltre il Bisagno, ha presentato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie per la previa sua approvazione in linea tecnica i seguenti elaborati:

1° Progetto per l'impianto della nuova stazione di Genova P. B. i cui lavori sono preventivati dell'importo totale di L. 1,800,000;

2° Progetto per l'impianto di un nuovo scalo merci a piccola velocità a Genova P. B. oltre il Bisagno, pel quale è prevista le spesa di L. 1,600,000;

3° Preventivo sommario importante la spesa di lire 300,000 per l'impianto di un secondo binario di comunicazione fra la stazione di Genova P. B. ed il nuovo scalo merci a piccola velocità da impiantarsi oltre il Bisagno.

Il progetto della stazione venne concordato fra la Società ed il Municipio di Genova. Quest'ultimo per altro vorrebbe comprendere nel progetto stesso anche la sistemazione della Piazza Brignole, cosa questa alla quale la Società si rifiuta, non considerandola come di competenza della Amministrazione ferroviaria.

><

A togliere ogni incertezza nella applicazione delle tasse pel trasporto dei *tessuti misti* (a causa della mancanza nella nomenclatura della tariffa della voce relativa), le Società ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della

Sicilia riterrebbero opportuno temperamento quello di assegnare ai tessuti misti di ogni specie nei quali entri la lana, la seta ed il crine, la 1ª classe e la tariffa speciale comune 107, serie A.

In conseguenza di ciò, l'attuale voce *tessuti di lana* dovrebbe essere modificata in: *tessuti di lana o tessuti misti nei quali entri la lana, la seta od il crine.* Epperò, la Società delle ferrovie del Mediterraneo, a nome anche delle altre due Amministrazioni precitate, ha sottoposto alla approvazione governativa la modificazione da farsi alla vigente tariffa.

><

La Direzione Generale delle ferrovie del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate un elenco delle assimilazioni di merci da essa concordate colle Ferrovie Adriatiche e Sicule, con le osservazioni relative ai criterî seguiti nello stabilire le assimilazioni stesse.

><

Ci consta che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sollecitato dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici le sue decisioni in merito alla proposta da essa fatta, di accordo con le altre Amministrazioni interessate, circa ai prezzi da applicarsi ai trasporti di china-china da farsi dalla Fabbrica Lombarda di prodotti chimici per le percorrenze da Genova P. C., San Benigno, Santa Limbania a Milano.

><

La Società delle Strade ferrate meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto del tronco da Revere ad Ostiglia, della ferrovia Bologna-Verona, con la proposta per costruire i relativi lavori a prezzo fatto. Il progetto comprende anche la costruzione del ponte sul Po e delle rampe di accesso. La spesa di costruzione per il suddetto tronco ammonta a L. 4,462,000, sempre quando però il ponte di cui sopra debba essere costruito per solo uso della ferrovia.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato con parere favorevole al Ministero dei lavori pubblici una proposta presentatale dalla Società anonima « Fabbrica di calce e cementi di Casale Monferrato », concernente il trasporto a piccola velocità di oltre 200 vagoni di cemento da Casale Monferrato a Roma, nel periodo compreso fra il 1° gennaio ed il 31 dicembre del corrente anno, al prezzo di L. 18,80 la tonnellata, applicabile in via di rimborso e per il peso minimo di otto tonnellate per vagone.

><

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha disposto di affidare la costruzione del nuovo treno reale alla Ditta Felice Grondona e Comp. di Milano. E questa Ditta, gratissima per la deferenza usatale, ha assicurato il Ministero che porrà tutto l'impegno per corrispondere degnamente alla fiducia che le venne addimostrata.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, con talune avvertenze, si possa addivenire, sulla base del proposto capitolato, alla stipulazione del contratto a trattativa privata, con la Società degli alti forni e fonderie ed acciaierie di Terni, per la provvista di 150,000 tonnellate di rotaie in acciaio destinate all'armamento di diverse linee delle ferrovie complementari. La spesa occorrente, tenuto conto di quanto occorre per il trasporto del materiale, ammonta a L. 28,000,350.

><

Pure con avvertenze, il Consiglio di Stato ha ritenuto che si possa addivenire alla stipulazione del proposto contratto con la Ditta Raggio di Genova per la fornitura di 35,000 tonnellate di rotaie di acciaio per le ferrovie complementari, dopo però che il Ministero dei Lavori Pubblici si sarà assicurato che la Ditta medesima si trovi provvista degli impianti e meccanismi necessarî per fabbricare acciaio e trasformarlo in rotaie, nella quantità e nei termini stabiliti nello schema di contratto.

><

Il Consiglio di Stato ha inoltre ritenuto che si possa approvare il progetto di transazione concordato colla Impresa Cesaroni, costruttrice del primo tronco da Rivarolo a Mignanego della Ferrovia Succursale dei Giovi, circa la vertenza insorta a riguardo delle murature in mattoni e delle demolizioni e ricostruzioni in galleria.

><

La Società delle Strade ferrate della Sicilia ha rassegnato alla approvazione governativa la proposta per la sostituzione di materiale in acciaio a quello in ferro per Km. 37,505 di binarî, così ripartiti: *a*) Linea Messina-Catania-Siracusa, Km. 10.800 fra Messina e Bicocca; *b*) Linea Bicolla-Caltanisetta-Caldare, Km. 9.144 fra Bicocca e Santa Caterina, e Km. 6.500 fra Serradifalco e Canicatti; *c*) Linea Palermo-Porto Empedocle, Km. 11.061 fra Palermo e Termini. — La spesa necessaria per provvedere il materiale pei rifacimenti suaccennati, rileva a L. 1,081,345.

><

Il R. Ispettore Capo ff. del Circolo di Cagliari ha dato il proprio parere sui progetti dei tre tronchi della linea Cagliari-Isili, sottoposti alla approvazione governativa dalla Società italiana per le Strade ferrate secondarie della Sardegna, nonchè sul progetto relativo alla costruzione del fabbricato della stazione di Cagliari e dei binarî relativi.

><

Il signor Sindaco di Siena, nella sua qualità di Presidente del Comitato promotore per la costituzione del Consorzio per la ferrovia Siena-Viterbo-Roma, ha presentato all'on. Ministro dei lavori pubblici il progetto della ferrovia Siena-Viterbo fatto studiare dal Consorzio precitato, alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in seguito alla autorizzazione avutane dal Ministero.

Il predetto signor Sindaco ha chiesto a S. E. il Ministro che siano esaurite d'urgenza le pratiche necessarie perchè il progetto possa essere passato alla Commissione pel riparto dei 1000 chilometri, onde la linea venga nei medesimi inclusa; ed ha inoltre rivolta preghiera al Ministro stesso affinchè il progetto presentato venga unito a quello della tratta da Viterbo a Roma già fatto studiare dalla provincia di Roma alla Direzione governativa della Roma-Solmona, e ciò allo scopo che la Commissione dei 1000 chilometri possa avere sott'occhio il progetto dell'intera linea Roma-Siena, e prendere quindi le sue deliberazioni sulla inclusione nei precitati mille chilometri, di tutta intera la linea medesima.

La linea Roma-Siena, una volta costrutta, costituirà la più breve e più diretta comunicazione della capitale colla maggior parte dell'Alta Italia e coi più importanti valichi alpini; comunicazione tutta interna, e quindi di suprema importanza anche per gl'interessi della difesa nazionale.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici di essere ben disposta ed iniziare col Municipio di Torino le pratiche ne-

cessarie per concretare una tariffa speciale per lo sgombro delle spazzature della Città.

><

Ci consta che la Società predetta di accordo con quella Adriatica, ha stabilita una tariffa speciale in servizio diretto italo-svizzero pel trasporto a piccola velocità ed a vagone completo di zolfo macinato o non, compreso il calcarone, imballato od alla rinfusa, dall'Italia alla Svizzera (via Gottardo). La tariffa medesima venne testè sottoposta alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

In seguito agli accordi passati tra le ferrovie del Mediterraneo, le ferrovie Adriatiche e quelle francesi, a datare dal 1° febbraio corrente andò in vigore la nuova tariffa speciale comune, N. 341, P. V., italo-francese, pel trasporto a vagone completo della *canapa greggia*, *pettinata* o *cardata* e della *stoppa* in balle, la quale tariffa annulla e sostituisce quella pari numero attualmente in vigore.

><

Con decreto del 15 scorso mese è stato approvato che nell'elenco delle derrate ammesse a fruire delle tariffe speciali a p. v. accelerata, N. 50 e 55, le voci riguardanti il pesce siano sostituite dalla seguente: « *Pesci freschi, secchi ed in qualunque altro modo preparati, compresi i pesci vivi* ».

><

L'Ispettorato Governativo, in base alle gare tenute presso la Direzione generale della rete Mediterranea, ha approvato le seguenti aggiudicazioni:

Alla Ditta Gaetano Cavanna di Genova, col ribasso del 24,75 per 0[0 la costruzione di due condotte d'acqua potabile dalla galleria di Ruta alle stazioni di Recco e S. Margherita (linea Genova-Pisa).

Alla Ditta Felice Grondona e Compagni di Milano, la fornitura di 10 carrozze di 3ª classe a due assi con freno a vite al prezzo di L. 7250 caduna.

Alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche quella di 7 carrozze pure di 3ª classe, con freno a vite e ad aria compressa, sistema Westinghouse, al prezzo di L. 8240 caduna.

Alla Ditta Miani, Venturi e Compagni di Milano, la fornitura di 6 carrozze di 1ª classe, a due assi, con terrazzini alle estremità, per treni locali, al prezzo di L. 12,150 ciascuna.

><

Altre approvazioni di spesa pervenute dal R. Ispettorato Generale alla Società per le S. F. del Mediteranneo:

L. 1300 — per la costruzione di un muro di rivestimento a monte della trincea precedente la galleria di Ponte Alto fra le stazioni di Meana e Chiomonte (linea Torino-Modane);

L. 3227 — per la costruzione di un ponticello al Km. 131+200 della linea Taranto-Reggio;

L. 970 — per rialzo del muro di sottoscarpa fra le progressive 45+715 e 45+765 della linea Oleggio-Pino;

L. 310 — per la costruzione di un terrapieno a difesa del muro para-sassi posto sopra l'imbocco ovest della galleria della Madonnetta sulla linea Pisa-Genova;

L. 1390 — pel completamento della chiusura in stazione di Borgone (linea Torino-Modane);

L. 100 — per la costruzione di un passo a livello pedonale al chil. 138+300 della linea Taranto-Reggio;

L. 1200 — per la sostituzione della caldaia di una locomotiva;

L. 2000 — per la costruzione di un piccolo fabbricato in aggiunta al caffè della stazione di Catanzaro-Marina;

L. 17,600 — per la posa di armature in legno a consolidamento provvisorio della galleria Raineri presso Alba.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possano approvare il progetto e l'atto di sottomissione della Impresa Del Vecchio relativi ai lavori di costruzione dell'armamento del tronco da Borgo San Dalmazzo a Robilante della linea da Cuneo a Ventimigiia.

2. Che si possa ammettere il progetto di contratto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali per l'acquisto di n. 120 freni a vuoto, sistema Smith-Hardy, da servire per altrettante carrozze per le ferrovie complementari e per le linee in esercizio della rete Adriatica;

3. Che possano approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione relativi ai lavori addizionali occorrenti per la deviazione della strada nazionale Torino-Genova a Ponterosso fra gli ettom. 128-136, del 2° tronco della ferrovia succursale dei Giovi;

4. Che possa approvarsi la maggiore spesa occorrente pei lavori relativi alla sostituzione di una galleria artificiale alla trincea Ricco, lungo il primo tronco della ferrovia succursale dei Giovi; e che del pari sia meritevole di approvazione l'atto di sottomissione della Impresa Cesaroni che si riferisce ai lavori stessi;

5. Che si possa approvare il progetto (affidando l'esecuzione dei relativi lavori alla Impresa Laschi) relativo alla costruzione di una casa cantoniera doppia, di due case cantoniere semplici, di tre pozzi e di quattro cessi isolati per le fermate lungo il primo tronco da Mestre a San Donà di Piave nella ferrovia Mestre-Portogruaro.

><

Con disposizione del 27 gennaio il R. Ispettorato generale delle ferrovie ha costituita la Direzione tecnica delle linee Ceva-Ormea e Cuneo-Mondovì, con sede in Mondovì, preponendovi a capo l'ingegnere del genio civile signor Emilio Villa.

><

Con R. Decreto del 20 gennaio è stato aperto dal Ministero dei Lavori Pubblici un concorso per titoli e per esame a sei posti di ispettore-allievo nel personale tecnico dell'Ispettorato generale delle ferrovie.

><

La Commissione internazionale del Congresso delle Strade Ferrate, da tenersi in Milano nel venturo settembre, ha comunicato alle Amministrazioni ferroviarie europee un progetto di ordine del giorno, in cui sono accennati i principali oggetti da trattarsi nel Congresso medesimo, invitando nel tempo stesso le singole Direzioni dell'esercizio a voler sollecitamente comunicare alla sede della Commissione in Bruxelles tutte le modificazioni e proposte che credessero opportuno di introdurre nello stesso ordine del giorno. La prima parte dell'ordine del giorno riguarda il regolamento del Congresso, e si divide in due parti: esame del progetto di regolamento delle sessioni del Congresso delle Strade Ferrate, deliberazioni sul progetto di Statuto della Commissione internazionale.

La seconda parte comprende cinque distinti oggetti:

strade e lavori; trazione e materiale; esercizio; questioni d'ordine generale; questioni speciali concernenti le strade ferrate secondarie.

Le questioni da discutersi dai congressisti, e che figurano fin d'ora nel progetto di ordine del giorno, sono importantissime; molte anche vennero già trattate in altri speciali Congressi, senza però che per lo stesso sia stata presa alcuna deliberazione definitiva.

La Commissione internazionale di Bruxelles, riordinate e concretate le proposte e le modificazioni presentate dalle singole Amministrazioni ferroviarie, compilerà poi l'ordine del giorno definitivo da sottoporsi all'esame del Congresso.

In questi giorni è giunto in Roma il signor Fassiaux, delegato del Ministero dei Lavori Pubblici del Belgio, per formulare, d'accordo colla detta Commissione e colle Amministrazioni delle ferrovie italiane, il detto ordine definitivo del Congresso. L'onorevole Ministro Genala ha dato già la sua adesione.

><

Sull'andamento dei lavori per le nuove costruzioni assunte dalla Società del Mediterraneo riceviamo le seguenti informazioni:

Stazione di Roma-Trastevere. — Le fognature e fondazioni sono in buona parte ultimate e gli altri lavori proseguono alacremente.

Direttissima Roma-Napoli. — Per la rettifica Roma-Segni sta per essere presentato il progetto relativo. Pel raddoppio Segni-Morolo, per la rettifica Morolo-Ceccano e pei raddoppi Ceccano-Ceprano e Ceprano-Aquino sono tuttora in corso le trattative per la stipulazione dei contratti a prezzo fatto.

Il progetto pel raddoppio Aquino-Trocchia può dirsi ultimato non mancando che l'introduzione di qualche piccola modificazione. Sono ultimati i progetti pel raddoppio Trocchia-Rocca d'Evandro e Rocca d'Evandro-Presenzano. Pel raddoppio Presenzano-Riardo il progetto venne già presentato all'Ispettorato Governativo. Furono introdotte le modificazioni richieste dalle Autorità governative al progetto per la rettifica Riardo-Pignataro. Pel tronco Afragola-Napoli vennero già appaltati i lavori ed è giunto l'ordine della consegna.

Linea *Velletri-Terracina.* — Del tronco Sezzè-Terracina vennero montate e sagomate tutte le sezioni; la planimetria è quasi disegnata per intero, e si è pure completamente studiata la variante dei Gracilli di Km. 13 e montatone il relativo profilo.

Linea *Eboli-Reggio litoranea.* — Sul tronco Agropoli-Rutino le opere d'arte si possono ritenere come ultimate. Al compimento della galleria non mancano che m. 258,80 di piedritti. — Sul tronco Rutino-Vallo i movimenti di terra sono pressochè ultimati, così pure i manufatti. Entro il mese di febbraio sperasi di poter ultimare le gallerie Lustra, Roccia Cupa e Sorapo. Sono ultimati i fabbricati in stazione di Omignano. La posa del binario è eseguita per m. 7718. — Sul tronco Vallo-Pisciotta è completamente perforata la galleria di Velia, a quella del Telegrafo mancano a perforarsi m. 571,85 e nell'ultima di Fiumicello sono a perforarsi m. 375,20.

Si lavora alacremente alla ultimazione dei progetti definitivi, la cui redazione trovasi a buon punto pei tronchi Celle Policastro-Sapri-Acquafredda-Castrocucco.

Linea *Eboli-Reggio interna* (Sicignano-Castrocucco). — Sul tronco Tegiano-Casalbuono i lavori proseguirono poco per deficienza d'operai. — Quanto prima sarà ultimato il progetto pel tronco Casalbuono-Lagonegro. — Si sta studiando una variante al progetto, già ultimato, pel tronco Lagonegro-Trecchina e si attende ai rilievi di campagna. Lo stesso dicasi pel tronco Trecchina-Proja.

Linea *Catanzaro-Stretto-Veraldi.* — Proseguono gli studî per la redazione dei progetti dei vari tronchi.

Linea *Parma-Spezia.* — Sul tronco Fornovo-Solignano quasi tutta la forza ed il tempo disponibili vennero usati a riparare i danni causati dalle piene, costruendo opere di difesa e riattivando le strade di servizio; così pure sul tronco Solignano-Ghiare. Pel tronco Ghiare-Borgotaro è in corso la redazione del progetto d'esecuzione.

Lo stato d'avanzamento della galleria del Borgallo è il seguente:

Piccola sezione	m. l.	2573,30
Grande »	»	1883 —
Strozzo »	»	1727,90
Costruzione calotta	»	1767 —
» piedritti	»	1678 —
» arco rovescio	»	495,48

Del tronco Pontremoli-Filattiera sono pressochè ultimati il fabbricato viaggiatori e il magazzino merci in stazione di Pontremoli. Anche gli altri fabbricati e i manufatti sono a buon punto. Alla galleria dell'Annunziata rimangono ad eseguirsi m. 12,38 di strozzo, 174,60 di piedritti e 357,48 di cunetta, nonchè le due teste agli imbocchi ed il tratto di galleria artificiale lungo m. 10,00.

Al completo assetto del tronco Ghiareto-Fornola non mancano che pochi lavori complementari, i quali in breve saranno eseguiti.

Negli altri tronchi le continue pioggie e le piene ritardarono i lavori.

Quanto prima saranno ultimati i lavori di campagna per la diramazione S. Stefano-Sarzana.

Linea *Cuneo-Ventimiglia.* — La stagione invernale inceppò in gran parte il lavoro che otterrà un soddisfacente sviluppo all'appressarsi della primavera. Pel principio di febbraio si ritiene possano essere ultimati i lavori di campagna per la tratta Limone-Ventimiglia.

Linea *Viterbo-Siena.* — Venne ultimato e presentato il progetto di massima per l'intera linea. Ora si dispone per dar mano ai lavori di campagna.

Linea *Aulla-Lucca.* — Quanto prima sarà ultimato il progetto definitivo pel tronco Ponte a Moriano-Bagni.

Linea *Ponte S. Venere-Avellino.* — Continuano i lavori di rilievo e di campagna. Vennero completati e finiti i progetti di massima dei tronchi Rocchetta-Calitri e Paternopoli-Montella.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

30 gennaio. — Ampliamento del piano caricatore scoperto pel bestiame in stazione di Carmagnola.

30 detto. — Costruzione del ponticello di m. 1,50 di luce al Km. 467 + 457 della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di S. Gregorio e Reggio-Calabria.

31 detto. — Costruzione delle spalle e rampe d'accesso del cavalcavia attraverso il piazzale interno della stazione di Catanzaro Marina.

1° febbraio. — Opere murarie e metalliche per la costruzione del 2° binario fra la stazione di Roma, S. Paolo e la progr. 22,000 della linea Roma-Pisa.

4 detto. — Ricostruzione e sistemazione del tetto al deposito locomotive della stazione di Napoli.

Non è a dire qual viva sorpresa, quale profonda commozione abbia destato nella nostra cittadinanza il triste annunzio dell'improvvisa morte del commendatore **GIOVANNI CURIONI**, avvenuta nel mattino dello scorso martedì. Dal suo ancora florido e giovanile aspetto nulla traspariva, anche in questi ultimi giorni, che potesse far presagire una così prossima e grave sciagura.

Più volte egli aveva espresso il rammarico, che molte gravi occupazioni estranee alla Scuola degl'ingegneri del Valentino, gli togliessero ora la possibilità di pubblicare alcuni nuovi lavori già da lui meditati.

In ultimo era diventato alquanto cupo e melanconico; si lagnava con qualche amico di oppressione di petto, d'insonnia ed anche di un certo indebolimento al cervello.

Con tutto ciò si credeva, che, giusta il consiglio del medico da lui interpellato al riguardo, dovessero bastare alcuni giorni di assoluto riposo per ricostituire la sua gagliarda fibra. Ma fu speranza delusa; in un istante gli si offuscò la ragione ed in quello istesso istante cessò di vivere l'insigne ingegnere, professore e scienziato.

GIOVANNI CURIONI nacque in Invorio Inferiore nell'anno 1831. Di modesti natali, egli dovette in sul principio aspramente lottare per le esigenze della vita.

Laureato in Torino nel 1855 ingegnere ed architetto, fu per varii anni assistente all'insegnamento della Geometria pratica nell'antico nostro Istituto tecnico, che si trasformò nel 1861 in Scuola d'applicazione per gli ingegneri. Ivi continuò l'opera sua prima in qualità di assistente, poi come professore straordinario di costruzioni. Fu in pari tempo professore di Geometria pratica, costruzioni ed estimo nell'Istituto Industriale e Professionale di Torino fino al 1868; anno in cui, in seguito a regolare concorso, ricevette la nomina di professore ordinario nella scuola del Valentino. Fu dottore aggregato alla facoltà di scienze fisiche e matematiche; membro dell'Accademia delle Scienze di Torino, e socio di parecchie altre Accademie. Dal 1882 era preposto alla Direzione della scuola degli ingegneri. Per molti anni fu Consigliere provinciale di Novara e fin dal maggio 1880 deputato al Parlamento nazionale.

Il prof. **CURIONI** fu autore di molte pregevoli pubblicazioni riguardanti specialmente la teorica e la pratica delle costruzioni. Notiamo in particolar modo la sua grande opera ben conosciuta da tutti gli ingegneri, intitolata: *Arte di fabbricare*, divisa in sei volumi e seguita da appendice.

Colla morte di questo insigne professore la scienza perde un appassionato cultore; la nostra Scuola degli ingegneri uno dei suoi più strenui campioni; il paese uno dei migliori suoi figli. S. C.

A questi cenni dettati da un egregio ingegnere, che per dovere d'ufficio ebbe campo di conoscere assai da vicino il compianto estinto, facciamo seguire le belle parole pronunciate dall'on. Presidente della Camera nella seduta di mercoledì.

Noi, che tanto ci onoravamo della stima ed amicizia del Curioni, col quale in questi ultimi giorni ebbimo frequenti rapporti, aggiungiamo come egli si dimostrasse vivamente amareggiato dalle calunnie a cui da qualche ingiusto e malaccorto giornale era stato fatto segno per il parere da esso dettato in unione all'ing. comm. Copello sulla grande galleria di Ronco, pubblicato nel precedente numero del *Monitore*. Temeva che potesse essere sospettata l'onestà sua!

Ecco come l'on. Biancheri diede ai colleghi il triste annuncio:

« (Segni di attenzione). Con profondo rammarico partecipo alla Camera la dolorosa perdita, avvenuta ieri in Torino, dell'egregio nostro collega, onorevole Curioni, deputato del secondo collegio di Novara. Colpito non è guari, ne' suoi affetti più vivi, più cari, egli non si sentì la forza di sopravvivere al suo dolore, non seppe rassegnarsi a continuare una esistenza che non era più per lui altro che cagione di lacrime e di cordoglio.

« Di Giovanni Curioni, come sommo matematico, valente ingegnere, illustre insegnante non avrei parole che bastino ad esprimere le lodi che meritamente gli sono dovute: ancor più difficilmente riuscirei a rendergli adeguate lodi per la bontà dell'animo, per la integrità del carattere, per la squisita delicatezza dei suoi modi, per la affabilità, per la impareggiabile sua modestia uguagliata soltanto dalla valentìa del suo ingegno.

« Egli fu deputato per tre Legislature, prese non di rado una parte importante a' nostri lavori, e lascia traccie imperiture de' profondi suoi studî.

« Non morranno con Lui le dotte pagine da lui scritte, non morrà l'esempio delle sue rare virtù, non morrà la stima universale ch'egli seppe meritarsi, e specialmente non morrà l'affetto riverente che egli inspirò ai giovani suoi discepoli. Caro agli amici, carissimo al suo paese, sommamente caro agli studiosi, la perdita dell'on. Curioni suscita un sentimento di profondo, generale rimpianto al quale, noi suoi colleghi, ci associamo con animo profondamente addolorato. (Vive approvazioni) ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Con un ordine generale di servizio del 27 gennaio u. s., il Direttore generale porta a conoscenza del personale che il signor Cav. Luigi Lampugnani nominato, come abbiamo annunciato, Segretario della Direzione dell'Esercizio di Torino col grado di Capo Divisione, in seguito a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione sopra proposta della Direzione Generale resta per ora incaricato di coadiuvare il Capo Servizio del Movimento e Traffico del 1° Compartimento nel disimpegno degli affari amministrativi e di quelli che hanno più speciale attinenza colla Direzione Generale e con gli altri Servizi; nonchè in quegli altri affari, dei quali il prefato Capo Servizio stimerà opportuno incaricarlo.

In caso poi di assenza od impedimento del Capo Servizio del Movimento e Traffico, il signor Cav. Lampugnani ne firmerà in di lui vece la corrispondenza, in concorso del Capo Servizio Aggiunto, giusta la ripartizione e le norme interne, che verranno stabilite dal Capo Servizio predetto.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale della rete Adriatica ha presentato all'approvazione del Governo i seguenti progetti:

Lavori di risanamento nei sotterranei del fabbricato viaggiatori della stazione di Reggio Emilia. — Spesa presunta lire 7,000.

Lavori di completamento e di sistemazione del tratto Parma-Colorno della linea Parma-Brescia. — Spesa presunta lire 82,000.

Rifacimento di un tratto di binario sulla linea Monza-Calolzio fra le stazioni di Monza ed Arcore. — Spesa presunta lire 128,000.

Rifacimento di binari nella stazione di Reggio Emilia. Spesa presunta lire 13,000.

— La detta Direzione generale ha pure presentato al Ministero dei lavori pubblici la proposta per l'acquisto di N. 280 carri F., dei quali N. 40 con freno e N. 240 senza freno,

accompagnata dai capitolati speciali per i carri, per le sale montate e per le molle di sospensione ed a spirale, nonchè dall'elenco delle Ditte da invitarsi alle gare per l'acquisto del materiale medesimo, pel quale è preventivata complessivamente la spesa di lire 1,187,300.

La necessità di provvedere sollecitamente questo materiale deriva dalla circostanza che nell'anno corrente dovranno aprirsi all'esercizio le seguenti linee o tronchi di linee, facenti parte della rete Adriatica, cioè; Loreo-Chioggia; Roma-Tivoli, Foggia-Lucera, Cineto Romano-Solmona, Macerata-Sforzacosta, la cui lunghezza complessiva misura Km. 212.

Ferrovie della Sicilia. — L'on. Mancini e l'ingegnere L. Garione furono nominati arbitri effettivi per conto della rete Sicula, a norma delle Convenzioni, che deferiscono ad un collegio arbitrale le controversie per la interpretazione e la esecuzione del contratto e del capitolato.

Gli arbitri pronuncieranno secondo le regole di diritto; ma le parti potranno d'accordo autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori.

L'on. senatore Majorana-Calatabiano fu nominato arbitro supplente.

Ferrovia Genova-Ovada-Asti. — La Commissione generale del bilancio ha, nella seduta del 2 corrente, con 18 voti sui 20 presenti, approvato il seguente ordine del giorno circa la ferrovia Asti-Acqui-Genova:

La Commissione, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, invita il Governo a proporre gli ulteriori stanziamenti per la linea Genova-Ovada-Asti, nella legge, con cui domanderà gli aumenti negli stanziamenti per la costruzione delle ferrovie complementari.

La difficoltà a superarsi dalla Commissione per lo stanziamento della linea Ovada-Asti derivava da una deliberazione presa dalla Camera il 15 giugno 1878, sulla proposta degli on. Mantellini e Sella, quando si discuteva il progetto delle Calabro-Sicule. Allora la Camera aveva deliberato che il governo non doveva chiedere crediti per costruzioni ferroviarie, nella presentazione dei bilanci, ma con speciale progetto di legge.

Direttissima Roma-Napoli. — Nella discussione di questi giorni alla Camera sul bilancio dei lavori pubblici l'on. Baccarini criticò vivamente i lavori della direttissima Roma-Napoli: anzi, dichiarò che il rettificare e allargare per la posa del doppio binario l'attuale linea Roma-Napoli, invece di costrurre una linea affatto nuova a semplice binario fra Roma e Napoli, costituisce una vera enormità.

Il *Popolo Romano* rileva che siccome le leggi 1879-81 non fissavano una prescrizione tassativa intorno al tracciato della linea, era il caso di vedere se il problema non consentiva qualche altra soluzione meno costosa.

Questa soluzione, studiata d'ordine dell'on. Genala, fu trattata nella rettifica dei tronchi più accidentati dell'attuale linea Roma-Napoli e nello allargare la piattaforma stradale dell'intera linea per modo da stabilirvi il doppio binario.

Questa soluzione che importa una spesa di circa 40 milioni, invece degli 80 necessari per la costruzione di una linea nuova, fu trovata anche accettabile in linea tecnica dal Consiglio superiore dei LL. PP. perchè presenta i seguenti vantaggi:

1. Può essere costrutta in 2 anni, anzichè in 5, quanti ne occorrono per l'altra linea.

2. Non presenta che da 4 a 5 chilometri di gallerie, anzichè 18 chilometri.

3. Passa per luoghi sani e popolosi, anzichè per contrade malariche e deserte.

4. Ha pendenze del 10 per mille ed è tutta a doppio binario, circostanza questa che da sola permette un risparmio di tempo notevolissimo in confronto della linea nuova, che sebbene un poco più breve, sarebbe stata a semplice binario, e quindi di minore potenzialità.

5. Oltre a servire alla più diretta comunicazione fra Roma e Napoli, serve anche agli Abruzzi ed alle Puglie con vantaggio di tempo e di spesa pei trasporti da questi paesi.

6. È di esercizio più sicuro e militarmente è di gran lunga preferibile alla linea nuova.

7. Costa la metà della linea nuova.

8. Infine colla costruzione di linee di terza categoria e già autorizzate per legge, cioè della Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta e alle quali si dovrà por mano fra non molto, e colla costruzione della linea di quarta categoria Terracina-Gaeta, di cui fu già domandata la concessione, si provvederà ad una seconda linea di comunicazione fra Roma e Napoli, il cui costo sommato a quello della rettifica dell'attuale Roma-Napoli e l'allargamento del doppio binario, costerà meno della linea montuosa desiderata dall'on. Baccarini.

Al pubblico, che ora conosce la verità vera, i commenti.

Ferrovia Bologna-Verona. — L'egregio ing. Capo del Genio Civile di Bologna, Cav. A. Zotti, Direttore tecnico Governativo dei lavori di costruzione dei tronchi della ferrovia Bologna-Verona, compresi tra Bologna e S. Felice, ci ha rimesso un opuscoletto intitolato *Ferrovia Bologna-Verona*, col quale risponde in modo completamente vittorioso, agli appunti fatti dalla *Gazzetta Amministrativa* di Bologna sull'andamento dei lavori di costruzione della nuova linea, appunti aventi lo scopo di generare un'assoluta sfiducia sulla riuscita dei lavori stessi e gravi preoccupazioni nell'animo di chi s'interessa a tali opere e specialmente negli enti chiamati per legge a contribuire nelle relative spese di costruzione.

Notizie Ferroviarie Estere

Prodotti delle Ferrovie Svizzere:

a) *Ferrovia centrale.* — L'ultimo mese dell'anno diede in confronto al dicembre 1885 una diminuzione di franchi 13,815 nei prodotti dei viaggiatori ed un aumento di franchi 33,960 in quello delle merci: risultato fr. 20,145 in più nel prodotto complessivo, pari al 2,8 per cento. L'intero anno 1886 dà un quantitativo di 1,200,320 tonnellate di merci (1,174,676 nel 1885) con un prodotto di franchi 6,581,944 (fr. 6,315,068 nel 1885) e di 3,307,990 viaggiatori (3,254,571 nel 1885) con un introito di fr. 4,258,036 (4,278,058 nel 1885): si ebbe pertanto il 4 per cento di aumento nel primo prodotto e il 0,4 di diminuzione nel secondo.

b) *Ferrovie del nord-est.* — Mentre i primi 11 mesi del 1886 davano migliori introiti che il periodo corrispondente dell'anno anteriore, il mese di dicembre offre una minore entrata di fr. 26,948, pari al 2,8 per cento, derivante quasi esclusivamente dalle merci. Nel complesso gli introiti del 1886 danno fr. 613,932, ossia il 4,5 per cento più del 1885. Le linee sulle quali fu più notevole l'aumento sono la Zurigo-Zug-Lucerna e la cosidetta *Bötzber-bahn* (Zurigo-Basilea), comune colla rete centrale.

c) *Ferrovie Jura-Berna-Lucerna.* — L'esercizio del 1886 diede un totale di 2,341,418 viaggiatori trasportati (2,790,500 nel 1885), e di 885,531 tonnellate (918,616 nel 1885). I prodotti diminuirono di fr. 448,766, ossia del 13,6 per cento, pei viaggiatori, e di fr. 190,593, circa del 5,2 per cento, per le merci. Occorre però avvertire che, in seguito al distacco della linea detta del *Giura industriale*, la rete diminuì di 36 chilometri: difatti avuto riguardo all'estensione chilometrica il prodotto fu, non ostante l'accennata diminuzione di introiti, superiore di fr. 668,157, ossia del 8,9 per cento, a quello del 1885.

Ferrovie del Palatinato. — Lo scorso dicembre ebbe un traffico abbastanza vivo. Tanto i trasporti di persone quanto quelli di merce riuscirono maggiori che nel corrispondente mese del 1885. Lo stesso può dirsi degl'introiti che diedero un aumento di marchi 9361 (3,4 per 0|0) nei viaggiatori e di 63,742 (10,2 p. 0|0) nelle merci. È notevole però che i carboni, non ostante il maggior quantitativo trasportato, diedero un minor introito di marchi 47,656 (15 p. 0|0). Il prodotto totale di dicembre dà marchi

25,447 (2,1 p. 0/0) più che nel dicembre 1885, e con questo viene ridotto a marchi 124,723, ossia al 0 8 per cento, il minor reddito già preveduto pel 1886, il quale proviene esclusivamente dal ribasso di tariffa accordato ai carboni.

Ferrovia metropolitana di Vienna. — La Commissione eletta dal Ministero austriaco ha trasformato completamente il progetto di una ferrovia metropolitana per la città di Vienna presentatogli dalla nota ditta Siemens ed Halske.

Questa linea muovendo da Heiligenstadt correrebbe parallela alla ferrovia di congiunzione attraversandola presso il Rennweg. In pari tempo si costruirebbero nuove diramazioni per le stazioni delle ferrovie nord-ovest, austro-ungarica dello Stato e della linea Vienna-Asparg. La ferrovia, che congiungerà Matzleinsdorf con Meidling verrebbe costruita al di fuori della linea della ferrovia meridionale austriaca, collocando un secondo binario sul tronco da Meidling ad Unter-Hetzendorf.

Le spese complessive ammonteranno, secondo questo progetto riformato, a sedici milioni di fiorini.

Ferrovia transcaspiana. — Si legge nel *Novosti:*

L'inaugurazione della stazione di Tchardjoui, della ferrovia transcaspiana, ha una grande importanza, e il Mar Caspio e quindi tutta la Russia, sono così riuniti con una comunicazione non interrotta coll'Amur-Daria, il cui bacino e la sfera d'influenza si estendono molto al di là dei possessi russi dell'Asia centrale.

La linèa transcaspiana ha già una lunghezza di 1,010 verste. Ha una grande importanza strategica perchè unisce delle provincie lontane che quasi erano tagliate fuori dal resto dell'impero. Le truppe del Caucaso arriveranno in pochi giorni alla frontiera di Kiva e di Bukara, e non come prima in mesi.

Gl'inglesi non si fanno alcuna illusione. Essi sanno che a 600 verste dalle coste del Caspio vi è la stazione di Douschik, dalla quale parte la strada nella direzione di Herat, che dista appena 400 verste. È ben vero che un po' più lungi la ferrovia si volge bruscamente verso l'Amur-Daria.

La importanza commerciale non è minore della strategica. Il telegrafo annunziò infatti l'invio da Kiva, e da Bukara, d'un gran numero di carovane. Le vicinanze di Bukara e di Samarcanda sono fra i paesi più fertili del globo e ad essi non mancavano che le comunicazioni; le carovane di cammelli essendo un mezzo di trasporto troppo incomodo e troppo costoso. Infatti, appena si seppe con certezza che la ferrovia sarebbe stata prolungata sino all'Amur-Daria, la produzione del cotone a Bukara aumentò sensibilmente. La ferrovia trasporterà anche altri prodotti dei due Kanati: la seta, cioè, il carabul, pelliccie, tappeti, cuoi, carne, frutti, ecc.

Notizie diverse

Il telefono tra Parigi e Bruxelles. — È questo il primo impianto di telefono a grande distanza: trecentocinquanta chilometri. Quello tra Reims e Parigi — distanza di neanche un terzo — funziona da un anno, ma sui fili telegrafici.

La linea telefonica tra la capitale della Francia e la capitale del Belgio è stata inaugurata sabato, e funziona in modo meraviglioso. Il Capo di Gabinetto del Ministro dei Lavori Pubblici, signor Violet, riceveva alla Borsa di Parigi i rappresentanti della stampa parigina; il Ministro dei Lavori Pubblici del Belgio riceveva all'altra estremità del filo la stampa brussellese. Lo scambio delle comunicazioni è stato eccellente sotto ogni rispetto.

Le cose sono state disposte in modo che ogni abbonato al telefono di Parigi potrà parlare con un abbonato di Bruxelles, pagando tre franchi per ogni cinque minuti di comunicazione. Quei Parigini che non sono abbonati, dovranno recarsi al casino della Borsa e di lì potranno chiamare gli abbonati di Bruxelles a domicilio.

Come abbiamo detto, la chiarezza e sonorità delle comunicazioni ha del meraviglioso. Questo risultato è stato ottenuto impiantando un filo speciale, che corre sui pali della ferrovia, isolato da qualunque linea telegrafica. Esso è di bronzo salicinoso di 3 millimetri di spessore.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 5 febbraio 1887:

Azioni Ferrovie Meridionali	L. 722
» » Mediterranee	» 560
Buoni Ferrovie Meridionali	» 540
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 300
» » Monte Cenere	» 515
» » Novara-Seregno	» 259
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 320
» » » 2ª emiss.	» 315
» » Centrale Toscana	» 530
» » Meridionali	» 312

Mercato nullo in causa delle condizioni generali politiche.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura della provincia di Cagliari (8 febbraio, ore 12 meridiane, fatali). Appalto della costruzione di un ponte a sei arcate, di m. 6 caduna, sul torrente *Tintinnau,* lungo il secondo tronco della strada nazionale n. 75 Cagliari-Terranova, compreso fra Murovera e Tortolì (V. n. 2 del *Monitore*).

Sottoprefettura del Circondario di Taranto (9 febbraio ore 12 meridiane, unico e definitivo). — Vendita in 12 lotti di materiali ferroviari fuori uso provenienti dalla rete Calabro-Sicula esistenti nella stazione ferroviaria di Taranto e di proprietà dello Stato.

1. *lotto.* Ferro in ruotaie; kg. 392,000 a L. 0,0625 Importo	L.	24,500 —
2. *lotto.* »	»	24,500 —
3. *lotto.* »	»	24,500 —
4. *lotto.* »	»	24,500 —
5. *lotto.* »	»	24,500 —
6. *lotto.* Ferro in pezzi minuti kg. 1415 a l. 0,03	»	42,45
7. *lotto.* Ghisa da fondere kg. 4153 a l. 0,03	»	124,59
8. *lotto.* Zinco da rifondere kg. 2441 a l. 0,18	»	403,38
Placcfond da rifondere kg. 19,20 a l. 1	»	19,20
9. *lotto.* Ottone in pezzi da rifondere kg. 4325,20 a l. 0,75	»	3243,90
Ottone rifornitura id. kg. 44,80 a l. 0,75	»	33,60
10. *lotto.* Rami in pezzi da rifondere kg. 20,581,75 a l. 1	»	20,581,75
Rame in tornitura id. kg. 1300 a l. 0,50	»	650 —
Rame in polvere id. kg. 165 a l. 0,30	»	49,50
11. *lotto.* Bronzo in pezzi da rifondere kg. 5411,85 a l. 0,85	»	4600,07
Bronzo id. tornitura kg. 1326,81 a l. 0,55	»	729,75
12. *lotto.* Grasso composto sudicio kg. 961 a l. 0,035	»	33.63
Gomma vecchia in pezzi kg. 42 a l. 0,02	»	0,84
Totale	L.	153.012,66

Deposito: il quinto dell'intiero prezzo del lotto a cui si concorre.

Municipio di Udine (14 febbraio, ore 11 ant., definitiva). — Appalto della parte III del lavoro del nuovo acquedotto per la città di Udine, consistente: *a*) costruzione della condotta forzata a tubi di ghisa nel tratto interposto fra l'edificio di presa a Reana e l'attuale serbatoio in città; *b*) nelle forniture ed opere per la sistemazione delle esistenti condotte di distribuzione nell'interno della città.

Venne fatta offerta di miglioria del prezzo di L. 254,000 a cui era stato ridotto nell'asta del 17 gennaio. (V. n. 2 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale dell' Umbria (15 febbraio, ore 11 ant., prima asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada Valnerina, dal ponte Risacco alla curva in prossimità del secondo fosso Casella. Importo L. 83,914,78. Cauzione provvisoria L. 2700; definitiva L. 8400. Lavori compiuti in 20 mesi; fatali 25 febbraio, ore 12 meridiane.

Comune di Fabbrica di Roma (16 febbraio, ore 11 ant., prima asta). — Appalto dei lavori murari di sistemazione del locale ad uso scuole elementari maschili sito in via del Borgo. Importo L. 7554,17. Lavori cominciati in marzo e ultimati non più tardi del 5 agosto; fatali 23 febbraio, ore 12 meridiane.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Rovigo (18 febbraio, ore 10 ant. unica e definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla difesa frontale e ripristino di scarpa subacquea da eseguirsi al froldo di Carbola, a destra di Po, in comune di Carbola. Importo L. 173 mila. Lavori ultimati in 90 giorni. Il lavoro di fondazione con mezzi buzzoni di sasso deve essere in modo assoluto ultimato in giorni 60. Cauzione provvisoria L. 15,000; definitiva il decimo. Si farà luogo a deliberamento anche con un sol offerente.

Comune di San Buono (19 febbraio, ore 10 ant., seconda asta per deserzione del primo incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste relative alla costruzione della tubulature e fontane, nonchè di tutte le opere e provviste per la sistemazione del tronco della strada comunale compreso fra la piazza ed il Cimitero; fatali 7 marzo, ore 10 ant. (V. n 4 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Foggia (21 febbraio ore 10 ant., prima asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° argine orientale di colmata e di un tronco dell'argine circondario lungo la sponda settentrionale del lago Salpi. Importo L. 111,676. Lavori compiuti in 90 giorni. Cauzione provv. L. 6,000; definitiva il decimo; fatali a giorni 15.

Comune di Montesano sulla Marcellana (21 febbraio, ore 11 ant., prima asta). — Costruzione di una casa municipale ed altri uffici. Importo L. 40,000; fatali 8 marzo, ore 12 meridiane.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Como (22 febbraio ore 10 ant., definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 106 Porlezza-Oria, compreso fra l'abitato di Porlezza (sbocco della via maggiore della piazza del Molo) e quello di Cima (piazza della Concordia) lunga m. 2582,63. Importo ridotto L. 94.785,40 (V. n. 51 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Verona (23 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892) delle opere di verole e fornitura ed impiego di sasso calcare-fossile lungo la sponda sinistra del fiume Adige, dalle case Burri in Comune di S. Michele Extra al confine territoriale di Bonavigo e Legnago presso San Tommaso, compreso il tronco rigurgitato del basso Alpone, nelle sezioni III e IV. Importo annuo L. 38,015. Cauzione provvisoria L. 1,800; def. L. 18,000. Fatali a giorni 5.

Prefettura della provincia di Padova (24 febbraio, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto del lavoro di rialzo, ingrosso e parziale imbancamento dell'argine sinistro del Fratta dal ponte di Valle Moceniche al manufatto Tre-Canne, sulla estesa complessiva di m. 4,109. Importo L. 34,453. Cauzione provvisoria L. 2,000; definitiva il decimo; deposito per spese L. 600. Lavoro compiuto entro giorni 70. Si farà l'aggiudicazione anche nel caso di un solo offerente.

Municipio di Roccaraiuola (25 febbraio, ore 9 ant., 1ª asta). — Appalto di lavori divisi nei seguenti 4 lotti:

1° Lastricazione della strada Pulzano e pilastri con la risvolta verso il borgo detto Miele. Importo L. 16,363.01;

3° Strade Margherita, Galumi e Casalenuovo, ed ultimazione negli androni della casa comunale. Importo L. 15,675.53;

2° Strade interne nel centro delle frazioni Piazza, Gargani e Sasso. Importo L. 21,278.45.

4° Riedificazione della Cappella, Ossuario e due casotti nel cimitero municipale. Importo L. 10,823.28. Cauzione provvisoria L. 500 per ogni lotto. Lavori ultimati in 10 mesi. Fatali, 12 marzo, ore 12 meridiane.

Prefettura della provincia di Aquila (26 febbraio, ore 10 antim., 2ª asta per diserzione del 1° incanto). — Appalto dei lavori di rettificazione e sistemazione del 3° tronco della strada nazionale N. 51, da Solmona a Ponte titolo Giove, compreso fra il ponte sul Gizio sotto Pettorano; e l'incontro con la strada attuale sotto la fontanella di Pettorano (lungo m. 1485,94). Importo L. 67,000. Lavori ultimati in diciotto mesi. Cauzione provvisoria L. 5,000; def. il decimo. Fatali a giorni.

Aggiudicazioni definitive.

L'impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di N. 2 ponti metallici della ferrovia *Parma-Spezia* per conto dell'On. Impresa costruttrice Versè ing. Alfeo e Comp.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Livorno. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione generale del nuovo porto di Livorno e del canale settentrionale d'accesso, nell'asta del 25 gennaio andò deserto, rimanendo quindi definitivamente aggiudicato al signor Queirolo Giuseppe per L. 920,742.81 (V. N. 50 e 3 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Cremona. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento della difesa di sponda in sinistra del fiume Po, interruzione di Spinadesco (m. 720), nell'asta del 29 gennaio fu in Prefettura aggiudicato al signor Bassi Ferdinando, col ribasso del 2,85 per 0[0 su L. 202,845 (V. N. 3 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Grosseto. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla escavazione del primo canale diversivo di Ombrone, dal ponte Tura al termine X, nell'asta del 17 gennaio, fu aggiudicato al signor Vaglini Egisto, col ribasso del 3,66 per 0[0 su L. 160,739.28 (V. N. 50 e 3 del *Monitore*).

Prefettura di Palermo. — L'appalto della manutenzione delle opere nel porto e cala di Palermo dal 1° gennaio 1887 al 30 giugno 1892 nell'asta del 22 gennaio a Palermo fu aggiudicato al signor Procida Rosario, domiciliato a Palermo, per L. 48.873 (V. N. 2 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Padova. — L'appalto del lavoro di rialzo, ingrosso ed imbancamento dell'argine sinistro del fiume Frassine, a partire dal manufatto detto il Chiavicone, fino al ponte in legno al sostegno Brancaglia, nell'asta del 27 gennaio a Padova fu aggiudicato al signor Bonetti Luigi, di Catterino, domiciliato a Este, per L. 20,884.42 (V. N. 3 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dall'11 al 20 Gennaio 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE
1887	104.721 18	2.166 30	7.830 19	104.069 18	2.513 —	221.299 85
1886	89.956 50	1.936 50	6.981 05	101.516 49	2.380 16	202.770 70
Differenze	+ 14.764 68	+ 229 80	+ 849 14	+ 2.552 69	+ 132 84	+ 18.529 15
	Dal 1° Luglio 1886 al 20 Gennaio 1887.					
1886-87	2.310.640 76	48.363 27	252.033 53	2.241.237 67	42.621 03	4.894.896 26
1885-86	1.920.683 51	41.270 98	220.893 64	2.191.532 32	41.772 04	4.416.152 49
Differenze	+ 389.957 25	+ 7.092 29	+ 31.139 89	+ 49.705 35	+ 848 99	+ 478.743 77

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER** e **C.**

Officine: **BARRIERA DI LANZO — Torino**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerosi ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145.670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino** ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società Anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135 milioni, versato intieramente

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi in Torino il giorno 24 gennaio 1887.

13ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della Linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 30 Azioni estratte.

26 170 235 250 359 727 1046 1055 1065 1281 1294 1323 1414 1497 1518
1607 1675 1704 1745 1937 1947 2015 2057 2166 2216 2248 2255 2662 2669 2809

21ª Estrazione per l'ammortamento delle 24000 Obbligazioni della Linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 98 Obbligazioni estratte.

603 618 628 1219 1403 1730 2023 2151 2214 2767 2788 2789 2833
3349 3391 3648 3710 3878 4749 5001 5668 5707 5746 6301 6325 6338
6434 6524 6567 6582 6905 7122 7228 7230 7475 7541 8107 8448 8559
8762 8819 8931 9672 9905 9909 11087 11249 11392 12075 13073 13149 13694
13758 14613 14664 16413 16560 16620 17148 17204 17206 17329 17373 17617 17841
18050 18108 18445 18750 18866 18911 18951 19215 19561 19698 19747 20012 20027
20214 20260 20497 20631 20687 20704 20932 21025 21718 21752 21979 22063 22068
22468 22854 22993 23183 23269 23590 23680

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, a cominciare dal 1° luglio 1887, e mediante il ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non iscaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza sulle annualità delle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1887.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1887).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra
estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 21 gennaio 1884 N. 409 669.
» 26 » 1885 » 466.
» 25 » 1886 » 166 169 473 683.

Elenco delle Obbligazioni della Linea Cavallermaggiore-Alessandria
estratte a sorte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1880 N. 18995.
» 24 » 1881 » 8484.
» 21 » 1884 » 4573.
» 26 » 1885 » 12748 12830 12923 18325.
» 25 » 1886 » 2038 2068 2316 3632 8121 8907 9326 9589
10095 12402 13857 14184 16359 17964 18713 18969.

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interesse, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1887 saranno assoggettate alla ritenuta di L. 0,22 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, li 25 gennaio 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX — Sabato, 12 Febbraio 1887 — NUM. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Nei precedenti numeri abbiamo riassunto o riprodotto dalla elaborata relazione dell'on. Romanin-Jacur sul bilancio dei lavori pubblici 1886-87 la parte finanziaria, ossia quella del costo delle costruzioni ferroviarie. Ora troviamo utile di riferire le risposte dell'on. Ministro dei lavori pubblici ai quesiti fattigli dalla Commissione parlamentare in ordine al non meno grave argomento dei ritardi dei lavori e sulle circostanze che li hanno causati.

La Commissione ha chiesto:

A quali cagioni deve veramente imputarsi il ritardo nelle costruzioni ferroviarie?

Esiste esso di fatto? Per quali linee specialmente?

Ed in generale dopo l'attivazione della legge 27 aprile 1885 si possono considerare realmente affrettate o ritardate le costruzioni?

L'on. Ministro rispose:

« La legge del 29 luglio 1879 non fissa un termine preciso per la ultimazione delle singole linee, eccettuate solamente la Novara-Pino, e la Ivrea-Aosta, ma si limita a stanziare per la loro costruzione una somma di lire 1,267,895,780 delle quali 169,294,597 a carico delle provincie da ripartirsi sui bilanci di ventun anno.

« La legge del 5 giugno 1881 non stabilisce neppur essa un termine, ma solo annunzia in una nota alla allegata tabella *A* che le linee di prima categoria potranno essere aperte all'esercizio entro 12 anni a partire dal 1880.

« Finalmente anche la legge del 5 luglio 1882 non assegna un termine preciso alla ultimazione delle linee e solo nella allegata tabella accenna all'epoca in cui queste *possono essere presumibilmente aperte all'esercizio*, avvertendo però che tali termini *sono indicati in via di approssimazione*, *dipendendo i maggiori acceleramenti, come gli eventuali ritardi, dalle maggiori o minori difficoltà di costruzione*.

« Dunque nessuna delle tre leggi contiene una esplicita disposizione che faccia obbligo al Governo di dare le linee finite nei termini predetti, i quali devono essere considerati come una semplice notizia delle presunzioni del Governo.

« Nè era d'altronde in alcun modo possibile fissare dei termini di costruzione per linee che non erano state per anco studiate nei loro dettagli e per alcune delle quali, nonchè avere un progetto concreto di massima, non era stato neanche precisato il tracciato.

« Quando si fecero i progetti e più ancora quando si intrapresero i lavori, apparve che queste previsioni erano in gran parte insufficienti tanto che il costo delle linee fu molto superiore al presunto.

« Non appena intrapreso lo studio esecutivo dei primi tronchi delle varie linee e più ancora dopo avere intrapresa la costruzione di questi tronchi si riconobbe la insufficienza della somma di 60 milioni annualmente disponibile. Per provvedere a questa deficienza di fondi e poter continuare i lavori colla richiesta attività, il Parlamento colla legge del 1881 diede facoltà al Governo d'inserire nei contratti d'appalto l'obbligo alle imprese di eseguire i lavori facendo ad esse una ritenuta infruttifera nei pagamenti uguale ad un terzo della somma loro spettante pei lavori compiuti.

« Nemmeno questo espediente potè di molto accelerare l'esecuzione dei lavori; ed allora colla legge del 1882 si autorizzò il Governo a pagare agli appaltatori un interesse annuo non maggiore del 5 per cento sulle somme di cui sarebbero rimasti in credito pei lavori eseguiti. Inoltre la stessa legge autorizzava ad impiegare per altre linee i fondi destinati alla costruzione delle linee Rieti-Aquila-Terni, Campobasso-Benevento e Termoli-Campobasso per le quali si prevedeva una spesa complessiva di oltre lire 86,500,000 e che erano state nel frattempo con-

cesse alla Società delle ferrovie meridionali alla quale si paga una sovvenzione chilometrica.

« Senonchè neppure questi spedienti bastarono a superare le difficoltà tecniche e finanziarie che sorsero in seguito.

« Molti dei progetti studiati furono all'atto dell'esecuzione riconosciuti incompleti e taluni anche imperfetti, per cui fu necessità di sospendere i lavori incominciati precedentemente per completare o rifare i progetti. Di qui perdite di tempo e maggiori spese per compenso del danno che dalle sospensioni dei lavori derivano agli appaltatori.

« I nuovi progetti studiati poi, dovendo risolvere molte difficoltà tecniche che nei precedenti progetti non si erano previste, importarono naturalmente un notevole indugio, per attendere i prescritti pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, senza contare la maggiore spesa.

« Queste difficoltà portarono, come naturale conseguenza, che il lavoro essendo diventato più grande, più difficile e più costoso di quello che erasi preveduto, il tempo occorrente per la sua esecuzione aumentava notevolmente e sfortunatamente di pari passo aumentava pure in proporzione la differenza fra gli stanziamenti annuali del bilancio e l'importo del lavoro che si eseguiva nello stesso periodo e insieme aumentarono anche le somme di cui gli appaltatori avrebbero dovuto essere in disimborso.

« Perciò se era già grave secondo i progetti primitivi l'onere della anticipazione di fondi per parte degli appaltatori, esso diventava onerosissimo dopo le varianti ed i loro conseguenti aumenti di spesa.

« Di qui proteste e difficoltà grandissime da parte degli appaltatori per continuare i lavori già intrapresi e poi sospesi, o per intraprendere quelli richiesti dalle nuove varianti. In ogni caso poi pretese di ogni sorta per risarcimento di danni a motivo delle mutate condizioni di contratti, oppure domande insistenti degli appaltatori per ottenere aumenti esorbitanti di prezzi o alterazioni nei patti fondamentali dei contratti.

« Di fronte a questo stato di cose non potendosi sospendere i lavori intrapresi e sciogliere i relativi contratti, il Governo si propose un programma di condotta che si può riassumere nei seguenti punti:

1° Accelerare la costruzione delle linee già in corso di costruzione per aprirle sollecitamente. Perciò appaltare i tronchi di queste linee non ancora stati appaltati per potere in più breve tempo aprire l'intera linea;

2° Chiedere colla legge del 27 aprile 1885 lo stanziamento annuo di 102 milioni per la costruzione delle linee invece di quello di 60 milioni stabilito colla legge del 1879;

3° Agevolare gli appaltatori che dovevano accelerare i lavori e fare le anticipazioni fruttifere ed infruttifere a termini della legge 1881-82 rilasciando loro colle debite cautele giuridiche ed amministrative, certificati che attestano il loro credito pei lavori compiuti;

4° Far rivedere accuratamente i progetti prima di intraprendere nuove strade o tronchi di strada;

5° Introdurre nel nuovo regolamento per le costruzioni e nei nuovi capitolati e moduli di contratti quelle clausole consigliate dall'esperienza che valessero a garantire la perfetta esecuzione delle opere ed evitare sospensioni, varianti e contese coi costruttori;

6° Essere autorizzato a stipulare contratti colle Società ferroviarie a prezzo fatto o a rimborso di spesa per avere così una maggiore garanzia tecnica ed ottenere le necessarie anticipazioni a termini di legge.

« Tuttavia malgrado le accennate difficoltà di ordine tecnico-amministrativo non meno che finanziarie le costruzioni ferroviarie non si può dire che procedessero lente, e non ostante i ritardi che per gli esposti motivi dovettero subire i lavori di alcune linee, come, per esempio, la succursale dei Giovi, la Faenza-Firenze e la Parma-Spezia, e la Eboli Reggio e la Messina-Cerda in Sicilia, pure col 30 luglio 1887 saranno compiuti chilom. 1,700.

« Gli impegni attualmente sono per 1,026,000,000 lire circa; nel 1886-87 si faranno lavori per 150 milioni e si eseguirà il pagamento per milioni 102.

« In complesso si sono pagati per costruzioni ferroviarie milioni 435. I lavori fatti però ascendono presentemente a 520 milioni circa, dei quali per oltre 200 milioni vennero eseguiti nell'esercizio 1885-86 e nel primo semestre dell'esercizio 1886-87.

« Dunque dal luglio 1885, non soltanto non vi fu ritardo nelle costruzioni, ma anzi si è proceduto energicamente nei lavori, procurando nel tempo stesso di incominciare a dare migliore assetto alle costruzioni ferroviarie ».

E quanto all'applicazione dell'articolo 11 della legge 27 aprile 1885, cioè alla costruzione affidata alle Società concessionarie *a prezzo fatto* o a *rimborso di spesa*, il Ministero, da noi interrogato, rispondeva:

« Il primo e fondamentale atto del Governo per l'applicazione dell'articolo 11 della legge 27 aprile 1885, fu di necessità la pubblicazione del regolamento previsto dal successivo articolo 16 sulla costruzione delle strade ferrate, determinante le norme per la compilazione dei progetti e per la stipulazione e la esecuzione dei contratti relativi alle opere affidate alle società concessionarie tanto a prezzo fatto che a rimborso di spesa.

« Lo schema di questo regolamento, non appena costituite le tre società Mediterranea, Adriatica e Sicula, fu allestito dal Ministero dei lavori pubblici, il quale poi si affrettò di farlo esaminare da una Commissione appositamente istituita, cui presero parte, oltre agli ispettori governativi, un rappresentante del Ministero del Tesoro, ed un delegato per ciascuna delle tre Società.

« La Commissione si occupò tanto del predetto regolamento quanto di quello sull'esercizio delle strade ferrate non meno urgente ed importante, e compì ben presto il suo mandato, proponendo gli schemi dei due regolamenti che furono poi sottoposti al Consiglio superiore dei lavori pubblici ed alla Corte dei conti.

« Avutosi l'avviso della Corte, non restava che a sentirsi il Consiglio di Stato, al quale furono sottoposti gli schemi nel luglio 1885; l'eccellentissimo Consiglio si pronunciò sui medesimi nell'adunanza del 3 novembre.

« In relazione alle osservazioni fatte dall'onorevole Consiglio di Stato venne radunata di nuovo la Commissione e furono sentite nuovamente le Società, secondo le prescrizioni della legge.

« Il regolamento sulle costruzioni potè allora trovarsi pronto ed essere approvato col regio decreto 17 gennaio 1886, n. 3705 (Serie 3ª).

« Frattanto il Ministero dei lavori pubblici attendeva ad altro studio preliminare non meno necessario e fondamentale per la speditezza ed il buon andamento delle costruzioni ferroviarie; allo studio cioè dei capitolati gene-

rali d'oneri da allegarsi ai contratti per la esecuzione dei lavori a prezzo fatto ed a rimborso di spesa.

« La stessa Commissione suaccennata concretò bentosto anche gli schemi di questi documenti, proponendo pei lavori a prezzo fatto un capitolato generale tecnico-amministrativo, e per quelli a rimborso di spesa due capitolati generali distinti, l'uno contenente esclusivamente le condizioni amministrative, l'altro quelle tecniche.

« Appena pubblicato il regolamento, il Ministero dispose per affidare alle concessionarie gli studi e la costruzione delle ferrovie autorizzate. E per porre meglio le Società in grado di continuare le costruzioni già intraprese, fu affidata alla Società del Mediterraneo la direzione tecnica ed amministrativa dei lavori in corso sui tronchi da Sicignano a Casalbuono, da Agropoli a Pisciotta, da Catanzaro allo Stretto Veraldi, da Salerno a San Severino, da Parma a Spezia e da Cuneo a Limone; ed alla Società delle Meridionali la direzione dei lavori in corso sul tronco Lecco-Oggiono, sulla ferrovia Portogruaro-Casarsa, e sull'attraversamento dell'Adda, Ponte San Pietro-Seregno.

« Contemporaneamente venne invitata la Società Sicula ad esaminare i progetti già allestiti dal Governo, che non erano che di massima ed incompleti, ed a compiere gli studi per le linee Terranova-Licata, Valsavoja-Caltagirone, Castelvetrano-Porto Empedocle e Messina-Patti-Cerda. Analogo invito venne fatto alla Mediterranea, pei tronchi di Casalbuono-Castrocucco e da Pisciotta a Rosarno, per la diretta Roma-Napoli, per la Velletri-Terracina, per la Sparanise-Gaeta, per la Avellino-Ponte Santa Venere, per la Piombino-Cornia, per la Cuneo-Saluzzo e per la Limone-Ventimiglia; e all'Adriatica per la linea Piadena-Brescia, San Felice-Verona, Solmona-Isernia, Casarsa-Gemona, Lecco-Colico, S. Arcangelo-Fabriano, Ponte Santa Venere-Potenza e Ponte Santa Venere-Gioia.

« I detti studi erano necessari da parte delle Società sia per completare i progetti nelle parti non ancora studiate, sia per rivedere quelli già fatti, ma che per la soverchia fretta colla quale erano stati studiati, e per le speciali difficoltà dei terreni, conveniva rivedere affine di evitare, all'atto d'eseguimento, tutte le complicazioni sperimentate finora per progetti non sufficientemente studiati.

« Le tre Società furono invitate a presentare le proposte per la esecuzione dei relativi lavori tanto a prezzo fatto che a rimborso di spesa. Esse corrisposero all'invito e furono ben tosto in grado di presentare al Governo numerose proposte per la esecuzione dei lavori. Fra tali proposte debbono principalmente annoverarsi quelle della Società Sicula per la costruzione a prezzo fatto del tronco Licata-Falconara, del tronco S. Filippo-Milazzo, delle gallerie Tindaro e Mongiò (linea Messina-Cerda) e della ferrovia Valsavoja-Caltagirone, ed in ultimo tutto il restante della linea Messina-Patti-Cerda. La Società Mediterranea offerse di assumere a prezzo fatto cinque tronchi della diretta Roma-Napoli, il tronco Pisciotta-S. Mauro della Battipaglia-Castrocucco, la linea Piombino-Cornia e la Cuneo-Saluzzo. L'Adriatica presentò pure analoga offerta pei primi tronchi della linea Ponte Santa Venere-Gioja, e della Ponte Santa Venere-Potenza oltre a quella di assumere a rimborso di spesa i tronchi non ancora appaltati della ferrovia Lecco-Como. Le proposte furono fatte esaminare preliminarmente da ispettori superiori del Genio civile e del Regio ispettorato. Indi per mezzo di ispettori superiori si aprirono trattative colle Società accertando e dibattendo con ogni cura nell'interesse dello Stato i vari prezzi. In conseguenza furono così conclusi parecchi contratti a prezzo fatto, e segnatamente colla Mediterranea quelli per i tronchi Segni-Morolo, Ceccano-Liri (diretta Roma-Napoli), Piombino-Cornia e Cuneo-Saluzzo; coll'Adriatica pei tronchi Ponte Santa Venere-Rionero, e Ponte Santa Venere-Rapolla; infine colla Sicula pei tronchi S. Filippo-Milazzo, Tindaro e Mongiò, Licata-Falconara, Valsavoja-Caltagirone, e da Milazzo a Cefalù. Taluni altri tronchi il Ministero ritenne opportuno affidarli alle Società, a rimborso di spese, e così fu fatto colla Mediterranea pei tronchi da Capua a Casalnuovo (Roma-Napoli); e coll'Adriatica per il tronco da Oggiono a Camerlata.

« Sembra pertanto potersi argomentare che gli atti già compiuti per l'applicazione dell'articolo 11 della legge nel primo periodo essenzialmente costituito di provvedimenti fondamentali, di studi, e di trattative, assicurano uno sviluppo di costruzioni ferroviarie conforme ai desideri del legislatore ». *(Continua).*

LA FERROVIA DEL SEMPIONE

Abbiamo informato i nostri lettori sullo stato delle pratiche, da lungo tempo abbandonate, o quasi, ed ora attivamente riprese, per la costruzione della ferrovia del Sempione. Il recente viaggio dei delegati svizzeri a Milano e Genova diede a vedere che l'opera da loro patrocinata incontra fra noi molte simpatie: crediamo però che quei signori non siano ripartiti colla ferma convinzione di poter contare su quell'appoggio materiale che essi vorrebbero dall'Italia. E per verità, se l'idea di un nuovo traforo delle Alpi per più riguardi è attraente, non fu d'altra parte ancora ben dimostrato che dopo le ingenti somme spese per le linee internazionali già esistenti, sovratutto pella Pontebba, pel Moncenisio e pel Gottardo, altri milioni sarebbero utilmente consacrati al Sempione.

È naturale che i finanzieri, dai quali in ultima analisi tutto dipende, considerino la questione da questo punto di vista pratico, e pare che anche in Svizzera non se ne dissimulino la serietà. In una corrispondenza da Zurigo all'autorevole *Gazzetta di Francoforte* leggesi infatti quanto segue:

« La decisione circa questo progetto dipende dall'Italia, dove i due delegati della Compagnia « Suisse Occidentale et Simplon » sono andati a cercarla. A dir vero, non sono soltanto 10 milioni che la Compagnia svizzera chiede all'Italia: questa dovrebbe inoltre costruire a sue spese cinquantaquattro chilometri di linea, perchè la nuova ferrovia le riesca di qualche vantaggio, cioè 24 chilometri dallo sbocco del tunnel presso Gondo e Domodossola, con pendenza fino al 25 per mille, e 30 per congiungere Milano alla linea di Domodossola, che va per Gozzano e Novara a Genova. Il costo di questi 54 chilometri può valutarsi in 24 milioni: colla sovvenzione dei 10, l'Italia si sobbarcherebbe dunque ad una spesa di 34 milioni. La cosa merita riflessione, specialmente in un paese che ha già fatto gravi sacrificii per la costruzione della propria rete ferroviaria. Quanto ai sussidii attesi dalla Svizzera stessa, si può ritenere che non mancheranno. La Compagnia della

« Suisse Occidentale » darà 5 milioni, essendosi obbligata dal suo contratto del 1881 per la fusione coll'antica Società del Sempione: la Confederazione fornirà altri 4 milioni e mezzo: inoltre sono quasi assicurati 4 milioni dal Cantone di Vaud, 2 da Friburgo, uno dal Vallese: totale 16 e 1|2 milioni, e se alcune città, imprese di trasporti e banche faranno ciò che da loro si aspetta, si arriverà facilmente ai 20 milioni. Difatti, il capitale-sovvenzioni fu, coi 10 domandati all'Italia, calcolato in 30 milioni. Siccome però bisognerà ancora raccogliere altri 40 milioni in azioni ed obbligazioni, questo appello al capitale privato avrà buon esito solo quando al pubblico siano offerti schiarimenti un po' più diffusi di quelli datigli fin qui. Sta bene che i signori ingegneri calcolino le lunghezze reali e virtuali e confrontino le distanze attraverso il Sempione con quelle attraverso il Gottardo e il Cenisio, dal qual confronto scaturisce la conseguenza poco promettente che solo fra Parigi e Milano e fra Boulogne e Piacenza il Sempione presenta un vantaggio sul Gottardo. Ma con ciò non è detto ancora quanti viaggiatori e quante tonnellate di merce saranno attratte da questo minor percorso, e se il traffico sarà sufficiente per dare un'equa retribuzione al capitale di 40 milioni. Simili calcoli non si possono naturalmente fare che in via approssimativa; tuttavia una base la si trova nel traffico passato e presente fra Italia e Francia, e nelle statistiche delle linee concorrenti del Cenisio e del Gottardo. Finora manca affatto un tal preventivo per gli introiti della progettata nuova linea, e fino a che non ci siano elementi per formarsene un giudizio favorevole, crediamo che il capitale privato non si mostrerà disposto a partecipare all'impresa ».

BIBLIOGRAFIA

Meccanica delle Strade Ferrate. — *Lavoro del materiale mobile. Esercizio tecnico. Officine di riparazione delle ferrovie*, per l'Ingegnere Riccardo Koch. (*Prezzo Lire* 20).

L'opera di Riccardo Koch, tradotta egregiamente bene dall'Ingegnere Michele Fraehn, e testè pubblicatasi coi tipi dei solerti editori di opere tecniche, i signori Camilla e Bertolero di Torino, è un grosso volume di 828 pagine con 98 figure nel testo; è un pregevolissimo lavoro scientifico, nel quale si tiene conto rigoroso e minuto di tutte le circostanze pratiche che possono modificare o rendere più difficili le soluzioni de' più importanti problemi tecnici relativi all'impianto ed all'esercizio delle strade ferrate.

Le questioni vi si succedono nel modo il più naturale, quasi con ordine cronologico, precisamente come debbono essersi presentate all'Ing. Koch nei molti anni di esercizio della sua professione; numerosi dati tecnici ed economici, risultati di osservazioni e di esperienze, e infine un esame minuto rigorosissimo di tutte le circostanze pratiche mano mano che vennero ad influire sulla soluzione di ciascun problema, formano di quest'opera il più prezioso manuale che possa scriversi di strade ferrate, tanto dal punto di vista tecnico ed economico, quanto da quello della storia del progresso, segnatamente per ciò che riflette il servizio della trazione e quello di ordinamento delle officine.

Il libro è eminentemente educativo per tutti i giovani Ingegneri i quali escono dalle moderne scuole con una messe di utili cognizioni generali, anche per coloro che non amassero occuparsi ex-professo di strade ferrate, inquantochè tutti debbono ancora abituarsi a fissare la loro attenzione sulle molteplici circostanze pratiche che rendono meno evidenti e più complesse le cause di un qualsiasi fatto d'osservazione. La lettura del libro del Koch mostrerà loro il modo pratico di studiare le questioni tecniche e di trionfare di tutte quelle indeterminazioni che in generale la sola abitudine contratta dopo un lungo esercizio riesce a poter eliminare con buon successo. G. S.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Siamo lieti di annunciare che alla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo è pervenuta l'autorizzazione governativa per l'acquisto, mediante gara internazionale, dei 3000 carri da merce, dei quali più volte, ed anche nell'ultimo numero, abbiamo fatto parola.

La Direzione stessa ha quindi immediatamente indette le gare pei primi 1000 carri, nonchè per gli assi montati e le molle relative.

La gara pei 1000 carri, fissata pel 28 corrente mese, comprende tre lotti, cioè:

N. 400 carri coperti, serie HB^f;
N. 500 carri scoperti, serie L^f ed L;
N. 100 carri a bilico, serie O.

Le gare per gli assi (N. 2000) e per le molle di sospensione, di trazione e di repulsione (N. 10000) sono stabilite pel 26 corrente. Le aggiudicazioni provvisorie per tutte tre le gare saranno pronunziate il 2 marzo p. v.

Si stanno attivamente preparando gli elaborati di gara pei rimanenti 2000 carri, sicchè riteniamo che anche questi potranno quanto prima essere messi in appalto.

><

Siamo in grado d'indicare come segue le linee od i tronchi di linea, compresi nella Rete Mediterranea, che potranno aprirsi all'esercizio nel 1887.

		Lunghezza approssimativa
Prima Categoria.		
1. Linea Parma-Spezia, tronco Spezia-Pontremoli	chilom.	33.700 *
2. Linea Sivignano-Costrocucco, tronco Sala Consilina-Casalbuono . .	»	24.300 *
3. Linea Battipaglia-Castrocucco, tronco Agropoli-Vallo	»	15.100 *
4. Linea Reggio-Castrocucco, tronco Bagnara-Gioia	»	18.800 **
5. Succursale dei Giovi, intera linea .	»	23.700 **
Seconda Categoria.		
1. Linea Gozzano-Domodossola, tronco Orta-Piedimulera . . .	»	35.400 **
2. Linea Cuneo-Ventimiglia, tronco Cuneo-Robilante	»	16.500 *
Terza Categoria.		
1. Linea Chivasso-Casale, intera linea .	»	46.500 **
2. Linea Cuneo-Mondovì, tronco Cuneo-Rocca de' Baldi	»	20.000 **
3. Linea Ceva-Ormea. tronco Ceva-Priola	»	19.800 **
Totale chilom.		253.800

* Costruita direttamente dalla Società Mediterranea.
** Costruita direttamente dallo Stato.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei lavori pubblici un progetto completo che corrisponde a N° 12 tronchi dei progetti governativi per la parte della linea-Eboli-Reggio, compresa fra Castrocucco e Santa Eufemia. — La lunghezza totale di questo tratto di ferrovia è di m. 126,189.49 e l'importo dei lavori relativi è preventivato in L. 117,870,000, che corrisponde in media ad un costo chilometrico di lire 935,000, sensibilmente più alto cioè di quanto era stato preventivato coi progetti governativi.

La Società predetta si è dichiarata disposta di assumere la esecuzione dei lavori a prezzo fatto, mediante il corrispettivo della predetta somma di L. 117,870,000.

Il lavoro di esame e di revisione del progetto governativo ha rese necessarie le seguenti operazioni:

1° Tracciare sul terreno la linea di progetto rilevando il profilo longitudinale e le sezioni trasversali, onde comprovare l'esattezza dei computi metrici.

2° Studiare sul terreno i possibili miglioramenti per traversate di corsi d'acqua od imbocchi di gallerie.

3° Praticare sondaggi onde riconoscere la natura dei terreni da attraversare per opportuna norma nelle fondazioni delle opere d'arte, ecc.

4° Esaminare se sufficiente ai bisogni la quantità, luce e struttura delle opere d'arte, di sostegno, difesa ed accessorî tutti della linea.

5° Esaminare se regolari e sufficienti le Stazioni ed i fabbricati.

6° Vedere se le quantità di lavoro erano in relazione ai progetti.

7° Se i prezzi in generale corrispondevano alle condizioni locali, ed a quelle che si creeranno una volta iniziati i lavori.

Le variazioni riconosciute necessarie in seguito alla revisione suaccennata consistono in aumento della luce dei manufatti, aggiunta di nuovi cambiamenti di struttura da muratura in ferro, rivestimenti di scarpate, muri di sostegno, scogliere, ecc.

Si dovette inoltre considerare che i terreni in generale sono cattivi e tali da richiedere fondazioni profonde e consolidamenti speciali, che i paesi attraversati non offrono quasi nulla nè in fatto di materiali, nè di mano d'opera, sono privi di strade e per la metà dell'anno inabitabili in causa della malaria.

><

La Società delle Strade ferrate meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il primo ruolo organico applicato al personale della Rete Adriatica in servizio al 1° novembre 1886. Il personale è inscritto nel ruolo per ordine di grado in base ad una tabella graduatoria organica. Per ciascun grado il personale è suddiviso in ordine alle vecchie qualifiche. Il ruolo comprende per ciascun impiegato od agente la propria posizione al 30 giugno 1885 posta a confronto con la posizione al 1° novembre, sicchè facile riesce il controllo fra la vecchia e la nuova situazione di tutto il personale. Il personale stabile, provvisorio, temporaneo ed avventizio di carriera, inscritto nei ruoli, ascende a N° 30,865 individui, così suddivisi: Impiegati N° 5669. — Agenti d'ordine N° 5405. — Agenti di fatica N° 19,791.

><

Di questi giorni la Commissione per la consegna delle linee componenti la Rete Adriatica sta eseguendo la visita di constatazione della linea Firenze-Chiusi-Roma, e prossimamente intraprenderà la visita delle linee Verona-Rovigo-Adria e Ferrara-Argenta.

Vennero poi riprese, e si spera che saranno in breve compiute, le constatazioni dei Periti per la linea Firenze-Pistoia-Pisa.

><

Riceviamo le seguenti informazioni sullo stato dei lavori del grande viadotto sull'Adda, in servizio della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno. Sono ultimate le fondazioni ad aria compressa della spalla sinistra, il cui cassone venne spinto alla massima profondità prevista nel capitolato d'appalto, che è di m. 18 sotto le acque magre del fiume. Dopo gettato lo smalto e levata la pressione, si ebbe un abbassamento di massa di soli 5 millimetri. Ora si sta lavorando allo scavo in cassone della pila sinistra, ove a 5 metri di profondità si incontra terreno ghiaioso e sabbioso. I lavori procedono molto attivamente e si spera che le fondazioni saranno ultimate nel mese di maggio p. v.

><

Sugli studî della ferrovia Isernia-Campobasso, ai quali si procede a cura dell'apposito ufficio governativo di Direzione tecnica in Venafro, ci giunsero le seguenti informazioni: Gli studî di che trattasi riguardano il secondo tronco della linea compreso fra Boiano e Castelpetroso. Trovansi eseguiti 12 chilometri di poligonale per la quale sono anche compiute le relative livellazioni e le sezioni trasversali. I rilievi planimetrici sono ultimati su 9 chilometri. Venne studiata una variante alla poligonale di massima, mercè la quale sarà possibile conseguire una rilevante economia nei movimenti di terra.

><

Sappiamo che in una recente visita di constatazione dei lavori eseguiti dalla Impresa Morosi e Calderai nei tronchi Ogliastro-Agropoli ed Agropoli-Rutino, compiuta dal cavaliere Gallignani, Ingegnere-capo di Divisione per le strade ferrate del Mediterraneo, dal cav. De Cornè, Delegato del R. Ispettorato delle ferrovie, e dal Rappresentante della Impresa suddetta, venne constatato che i lavori dei tronchi precitati trovansi così avanzati, da permettere che si proceda anche subito alla apertura al pubblico esercizio del tronco da Agropoli a Rutino in prosecuzione del tronco Battipaglia-Agropoli, già da parecchio tempo in esercizio.

><

Ci consta che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo sta prendendo accordi colla Direzione tecnica governativa della ferrovia Novara-Pino onde studiare quali economie potrebbero essere realizzate nello impianto della stazione lacuale di Laveno, mediante una applicazione più ristretta del progetto che per la stazione medesima venne già studiato dalla predetta Direzione governativa.

><

Nella seduta ieri tenutasi dal Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti di maggiore importanza:

1° Coll'Impresa Francesco Liotta, per appalto lavori di consolidamento di una frana fra la fermata di Spartivento e la Stazione di Palizzi. Importo L. 22,840 circa.

2° Coll'Impresa Coronelli Antonio di Roccella Jonica, per appalto lavori di difesa a monte ed a mare dell'argine stradale in corrispondenza al torrente Novito, fra le Stazioni di Siderno e Gerace. Importo L. 90,000.

3° Coll'Impresa Guarnieri Nestore di Roma, per appalto lavori di completamento della chiusura della Stazione di Roma fino ai Tre Archi. Importo L. 21,000.

4° Colla Ditta Fraia Luigi di Napoli, per fornitura e posa in opera del pietrisco occorrente per la massicciata dell'armamento del primo tratto definitivo e del tratto provvisorio della linea al Porto di Napoli. Importo L. 46,700.

5° Colla Ditta D. Radford e C. di Londra per fornitura di tonnellate 8000 di carbone grosso inglese. Importo L. 162,400.

6° Col « Bochumer Verein di Bochum », per fornitura di molle di sospensione, di trazione e repulsione a spira. Importo L. 40,669.

7° Colla Ditta Melchiorre Güller di Intra, per fornitura di 1 trapano radiale e di 1 ventilatore per fuochi da fucina. Importo L. 18,450.

8° Colla Società « Union de Gaz » di Milano per fornitura carbone coke. Importo L. 18,000.

9° Colla Ditta G. Ansaldo e C. di Sampierdarena, per fornitura di N° 11 locomotive e relativi *tenders*. Importo L. 989,596.

10° Colla Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche di Venezia, per fornitura di N° 260 carri da merce. Importo L. 338,560.

11° Colla stessa Società, per fornitura di N° 40 carri coperti pel trasporto merci e bestiame (da 12 tonn.). Importo L. 123,880.

12° Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino, per fornitura 40 carri coperti per trasporto merci e bestiame (da 12 tonnellate). Importo L. 105,920.

13° Colla stessa Ditta, per fornitura di 22 carri a bagagli con freno ordinario a vite e freno continuo « Westinghouse ». Importo L. 111,760.

14° Colla Ditta Sadoine du Marmol di Lustin Profondville, per fornitura di 450 piastre di rame rosso per focolai da locomotive. Importo L. 196,280.

15° Colla « The Broughton Copper Company L.d » di Manchester, per fornitura di Cg. 40,000 di rame in barre. Importo L. 47,600.

16° Colla Ditta Vincenzo Volpicelli di Napoli, per fornitura di Cg. 40,000 di ghisa fusa in lingotti. Importo L. 29,600.

17° Colla Società Anglo-Romana per l'illuminazione di Roma, per fornitura di gaz per illuminazione, forza motrice e riscaldamento della Stazione di Roma (Termini), delle altre Stazioni da aprirsi all'esercizio e di tutti gli uffici tenuti in detta città.

18° Colla Ditta Armando Raggio di Genova, per fornitura di tonnellate 10,000 di carbone inglese in mattonelle. Importo L. 234,000.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Ampliamento piazzale, costruzione fabbricato viaggiatori e muri di cinta della stazione di S. Sostene. Termine utile per la presentazione delle offerte: 24 febbraio corrente.

Fornitura e posa in opera delle travate metalliche al sovrapassaggio strada Vigentina, in corrispondenza colla seconda tratta della ferrovia di circonvallazione di Milano. Importo L. 40,000. Termine utile come sopra: 19 febbraio andante.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute dal R. Ispettorato Generale alla Società del Mediterraneo:

L. 284,000, quota parte della spesa preventivata per la costruzione di pennelli a mare presso la stazione di Cornigliano, sulla linea Genova-Ventimiglia. Questa spesa riflette la parte di lavori eseguiti e da eseguirsi posteriormente al 1° luglio 1885;

L. 24,500 pei lavori di risanamento e completamento della massicciata sul tronco Campagna-Contursi, della linea Napoli-Metaponto;

L. 1,390 per l'impianto di nuove chiusure nella stazione di Borgone, sulla linea da Bussoleno al confine francese.

><

Altre approvazioni di spese pervenute dall'Ispettorato Governativo alla Direzione generale della rete Mediterranea:

L. 5200, per l'impianto del servizio telegrafico e l'applicazione delle suonerie elettriche di controllo ai dischi girevoli e a distanza nelle Stazioni di Cuneo, Boves e San Dalmazzo della nuova linea Cuneo-Ventimiglia;

L. 190, per modificazioni alla chiusura di un passo a livello sulla linea Castellamare-Cancello;

L. 7630, per l'impianto del servizio viaggiatori e la sistemazione del servizio merci a Morolo (linea Roma-Napoli);

L. 15,000, per lavori d'arginatura al torrente Scaccioti fra Reggio Calabria e Villa San Giovanni;

L. 342, per l'impianto dell'illuminazione a gas nel locale ad uso ufficio postale della Stazione di Novara;

L. 9385, per la provvista e posa in opera della ghiaia occorrente pel 1° e 2° strato di massicciata su un tratto della linea di comunicazione fra le Stazioni di Roma San Paolo e la nuova di Trastevere;

L. 20,129, per l'acquisto di macchine utensili destinate ai depositi locomotive delle Stazioni di Reggio Calabria e Salerno.

><

In base al risultato delle gare tenutesi presso la Direzione generale della rete Mediterranea, l'Ispettorato Governativo ha approvato le seguenti aggiudicazioni:

Alla Ditta Policastro Antonio di Corigliano Calabro i lavori di difesa contro il torrente Gennarito (linea Taranto-Reggio), col ribasso del 25 per cento sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Romano Vincenzo di Rossano i lavori d'ampliamento del servizio merci a Strongoli (linea Taranto-Reggio), col ribasso dell'11,25 per cento.

><

Con recente Decreto Ministeriale venne autorizzata, su proposta della Società esercente la rete Mediterranea, la spesa di L. 11,400 per l'ampliamento del fabbricato passeggieri in Stazione di Salbertrand (linea Torino-Modane).

><

Ci informano che l'Ispettorato Governativo diede incarico al cav. Salvini, ingegnere capo, Direttore della linea Roma-Sulmona, di esaminare il progetto presentato dalla Società Mediterranea per assumere la costruzione del raddoppiamento di binario fra Presenzano e Riardo (direttissima Roma-Napoli) e concordare il prezzo in base a cui dovrebbe stipularsi il relativo contratto.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Adriatico, anche a nome di quelle del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentata per approvazione al Ministero dei lavori pubblici una proposta del sig. marchese Roti Ubaldino di Castellino sul Chianti, per effettuare spedizioni di vini in fiaschi, caricati in furgoni di sua proprietà, da caricarsi alla loro volta sui vagoni, con applicazione della tariffa speciale N° 51 a piccola velocità accelerata.

><

La detta Amministrazione ha pure presentato per approvazione al R. Ispettorato generale delle strade ferrate la nuova tariffa e le relative condizioni per lo scalo marittimo di Ancona. La nuova tariffa sarà aggiunta all'allegato VIII delle tariffe e condizioni dei trasporti.

><

Dietro autorizzazione del R. Ispettorato generale, dalla Società del Mediterraneo vennero affidati, a trattative private, alla Ditta Rossi Giuseppe di Chiavari i lavori di costruzione di un magazzino merci e piano caricatore in stazione di Riòmaggiore, per un importo di circa L. 5500.

><

Dal R. Ispettorato vennero aggiudicati definitivamente alla Ditta Romano Vincenzo di Rossano i lavori di ampliamento del servizio merci in stazione di Strongoli, importanti circa L. 9000.

><

Sappiamo che dal R. Ispettorato vennero aggiudicati definitivamente alla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano i lavori di sostituzione travate in ferro alle attuali in ghisa del ponte sul fiume Era (linea Firenze-Livorno), per un importo di L. 80,000.

><

I lavori di fondazione a sistema pneumatico della pila sinistra del ponte sul torrente Carreri (linea Taranto-Reggio), vennero aggiudicati definitivamente all'Impresa Industriale di Napoli. Detti lavori ascendono ad un importo approssimativo di L. 72,000.

><

Alcuni cittadini di Roma hanno diretto al Regio Ispettorato generale una istanza tendente ad ottenere l'apertura di una seconda strada d'accesso al piazzale merci P. V. della Stazione di Trastevere dalla parte ove sbocca la strada di Monteverde.

Tale secondo accesso porterebbe un notevole vantaggio al quartiere ed agli stabilimenti industriali che vanno sorgendo nel triangolo compreso tra la Ferrovia, il Tevere e la via Portuense, verso la Stazione di S. Paolo, ed alle fornaci di laterizi e cave di materiali da costruzione esistenti oltre Monteverde.

Anche la Stazione se ne avvantaggerebbe, perchè coi due accessi sarebbe reso più spedito il movimento nel piazzale, sopratutto quando, allargata la cinta daziaria, le merci dovranno essere sdaziate prima di uscire dalla Stazione.

In vista di tali considerazioni avendo il Regio Ispettorato partecipato di essere disposto ad accogliere l'istanza suddetta, sappiamo che la Società Mediterranea gli ha presentato il progetto colle relative proposte di esecuzione del lavoro di cui trattasi.

><

Ci informano da Genova che il Presidente di quella Camera di Commercio ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il rapporto presentato da apposita Commissione alla Camera stessa, e da essa approvato, intorno alla spedizione dei cereali in transito per la Svizzera.

In detto rapporto si propone che la Camera di Commercio di Genova si interessi nuovamente, con la maggiore energia, della questione del transito dei cereali per la Svizzera, che ha un rilevante interesse per la piazza di Genova, e quindi si insista per ottenere che i ribassi di tariffa consentiti sulle linee della Rete Adriatica, vengano pure concessi per la percorrenza della linea Genova-Pino, invocando l'intervento del R. Governo, perchè si adoperi con tutti quei modi che sono a sua disposizione affinchè sia fatto diritto ai reclami del commercio genovese, e, come regolatore degli interessi del paese, non permetta che in un servizio pubblico quale è quello ferroviario, che non ammette concorrenza, si abbiano a verificare disparità di trattamento.

><

Il Consiglio di Stato ha preso in esame la vertenza tra il Consorzio concessionario della ferrovia Arezzo-Fossato e la Società sub-concessionaria della ferrovia medesima, circa l'esecuzione di lavori nella stazione di San Giustino. — Il Consiglio ha opinato che, ritenuto il Consorzio obbligato ad eseguire le opere previste nella detta stazione, il Governo deve da esso ripetere la esecuzione degli obblighi assunti, lasciando al Consorzio stesso di obbligare la Società sub-concessionaria in quei modi che meglio troverà opportuni ad osservare i patti contrattuali.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le relative espropriazioni possano approvarsi i seguenti progetti:

a) progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali per l'ampliamento della stazione di Rifredi, lungo la ferrovia Firenze-Pistoia; ampliamento richiesto dalla ristrettezza della stazione attuale e dal crescente svolgimento di nuove fabbriche in quella località. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori di che trattasi ammonta a L. 158,000;

b) progetto per il prolungamento di m. 200 di binario di raddoppio nella stazione di Pianerottolo sulla linea Foggia-Napoli. Spesa preventivata L. 12,700;

c) progetto per il prolungamento del secondo binario nella stazione di Giardinetto, lungo la linea Foggia-Napoli. Spesa preventivata L. 13,820;

2° Che con riserve possa approvarsi il progetto di appalto delle opere e forniture occorrenti per la costruzione e l'armamento del tronco da Piadena ad Asola, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, esclusa la fornitura del materiale metallico di armamento della via e delle stazioni, e dei meccanismi e del materiale fisso. La lunghezza del tronco sarebbe di m. 12,300 ed i relativi lavori ammonterebbero ad una spesa totale di L. 2,437,000, ivi comprese L. 237,000 per le espropriazioni e L. 294,920 per imprevisti. L'opera d'arte più importante da costruirsi sarebbe il ponte sull'Oglio a travata metallica, della luce complessiva di m. 120.

3° Che si possa approvare il progetto per la fornitura e posa in opera delle travate metalliche pei ponti lungo il tronco Alfonsine-Ravenna della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini per un importo lordo di L. 270,800, e che sia conveniente affidarne la costruzione a trattativa privata.

><

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevole sui seguenti progetti ferroviarii:

1° Progetto d'appalto delle sopra-elevazioni dei magazzini a grande e piccola velocità, piani caricatori, rifornitore nella stazione di Trastevere;

2° Id. riformato di un ponte a travate metalliche sul Sabato alla progressiva 10 + 643 lungo la ferrovia Avellino-Benevento;

3° Id. per la costruzione dei forni da pane per le case cantoniere e stazioni lungo i tronchi da Taranto a Latiano della linea Taranto-Brindisi;

4° Id. suppletivo dei lavori del 3° tronco Venafro-Roccaravindola della ferrovia Cajanello-Isernia.

La sera di sabato, 5 corr., per improvviso malore, spirava in Milano il Comm. **CESARE BERMANI**, Ing. Capo del Servizio Centrale Lavori delle Ferrovie del Mediterraneo, Presidente effettivo del Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Milano.

Nel campo ferroviario, al quale specialmente dedicò le preclare doti della mente, la feconda operosità della sua esistenza, **Cesare Bermani** acquistò chiara fama di ardito costruttore, di funzionario integerrimo — Morte lo colse, rigoglioso di forze: per l'Ingegneria Italiana è perdita senza riparo: per l'Amministrazione del Mediterraneo lacuna che non si colma: per la famiglia... indicibile strazio, di cui l'eco dolorosa si ripercuote nell'animo di quanti, colleghi, amici, impiegati, ebbero la fortuna di avvicinare e conoscere questa splendida individualità!

Cesare Bermani, laureato in matematica, poco più che ventenne, nel 1847 a Pavia, interrompe il periodo di pratica, necessaria allora per ottenere la facoltà di esercitare la professione d'Ingegnere, e combatte, soldato dell'Indipendenza, a Malghera. — Chiuso, colla caduta di Venezia e Roma, quello splendido periodo dell'epopea nazionale, **Cesare Bermani** si restituisce alla nativa Milano, e per qualche anno alterna alle occupazioni dell'Ingegnere civile quelle di privato docente di matematica.

Entrato nel 1856 al servizio della Società delle Ferrovie del Lombardo-Veneto, viene nell'anno stesso incaricato della dirigenza dei lavori del tronco di ferrovia Nabresina-Sagrado ed in meno di un anno conquistasi il grado di Ingegnere di Divisione — passa nel 1860 in Lombardia per studiare prima e dirigere poi la costruzione delle linee Bergamo-Lecco, Gallarate-Sesto Calende, e per elaborare i progetti dei tronchi Sesto Calende-Arona, Camerlata-Chiasso per val di Brengia, Palazzolo-Sarnico.

Sta per essere disciolto il servizio delle costruzioni, e nel 1867 **Cesare Bermani** viene nominato Ingegnere Capo Divisione per la manutenzione. Le cure dell'esercizio non lo distolgono dai prediletti lavori di costruzione e da Verona provvede dapprima ai progetti ed alla costruzione della Stazione Marittima di Venezia; indi, negli anni 1873 e 1874 svolge progetti particolareggiati della Pontebbana, ne inizia i lavori fino a Chiusaforte e concreta al tempo stesso il progetto della linea diretta Treviglio-Rovato.

Nel 1875 lascia la Divisione di Verona per quella di Milano: — a Milano risolve le ultime e pur tanto gravi difficoltà tecnico-amministrative che si opponevano all'apertura della galleria di Monte Olimpino tra Como e Chiasso — dà stabile assetto alla trincea Canturina fra Camerlata e Como — dirige i lavori della Treviglio-Rovato e della Dogana Centrale di Milano — progetta e costruisce la Stazione di Monza, amplia quella di Novara ed in questi ultimi anni, instancabile all'opera, studii e cure, con particolare affetto, rivolge alla linea di circonvallazione ed alla Stazione di smistamento di Milano.

Sono opere d'arte da lui ideate e compiute: la galleria di Pontida ed il ponte Viadotto sul Brembo, della Bergamo-Lecco; il ponte sulla Strona e la galleria di Vergiate della Gallarate-Sesto Calende; il Viadotto dei Rivoli Bianchi della Pontebbana; i ponti sull'Oglio e sul Serio della Treviglio-Rovato.

Ardito nel concepire, nell'esecuzione accuratissimo, **Cesare Bermani**, il decano dei costruttori di ferrovie italiane, conquistò veramente coll'opera l'alto grado di Ingegnere Capo dei lavori confertagli dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo al 1° gennaio 1886.

Di competenza tecnica incontestata nel campo delle costruzioni ferroviarie, a lui per consiglio, nelle più gravi emergenze, ricorrevano pure private e pubbliche amministrazioni, ed il Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Milano, apprezzandone l'alto valore, eleggevalo, or fa meno di un anno, a proprio Presidente effettivo.

L'esistenza del Comm. **Cesare Bermani**, di questa rigida incarnazione del dovere, offresi ai giovani, nobilissimo esempio di operosità, modestia e carattere. — Pel bene dell'Italia nostra trovi l'esempio degni e frequenti imitatori.

10 Febbraio 1887. G.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Macerata-Albacina. — Nell'incanto tenutosi il 5 febbraio corr. presso il Ministero dei L. P. per dare in appalto le opere e provviste, occorrenti alla costruzione del tronco della ferrovia Macerata-Albacina, compreso fra la stazione di Urbisaglia (esclusa), in contrada Sforzacosta e quella di Tolentino (esclusa) in provincia di Macerata, non comprese le espropriazioni stabili e la provvista del ferro d'armamento della via, la migliore offerta venne fatta dal signor Baldini Augusto, che ne rimase provvisoriamente deliberatario, col ribasso del 36,26 per 0[0 (V. N. 5 del *Monitore*).

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione della rete Adriatica ha presentato all'approvazione del Governo i seguenti progetti:

Sistemazione della Stazione di Prato sulla linea Firenze-Bologna. Spesa presunta L. 28,400.

Consolidamento di varie opere d'arte sulla linea Foligno-Falconara. Spesa presunta L. 14,400.

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Perugia. Spesa presunta L. 33,400.

Azioni delle ferrovie romane. — La Commissione Liquiditrice rammenta ai possessori di Azioni Comuni, Trentennarie e Privilegiate Senesi, i quali non hanno ancora convertito i loro titoli in Certificati al Portatore, che, in ordine alla Convenzione di Riscatto della detta Società ed ai giudicati intervenuti, col giorno 1° marzo 1887 cessa il termine utile per la presentazione al cambio delle sopra ricordate azioni.

Detto termine fu dichiarato perentorio e non prorogabile.

Rammenta pure che l'Ufficio di ricevimento dei titoli è in Firenze (Viale Principe Amedeo, N. 5, terreno), e che rimane aperto il martedì e giovedì dalle ore 2 alle 4 pom.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — I lavori di armamento della ferrovia Cuneo-Ventimiglia procedono con un'alacrità meravigliosa.

L'armamento è già completo fino a Boves, ove la vaporiera giungerà fra giorni pel servizio dei lavori della ferrovia stessa, e fra pochi mesi è certa l'apertura al pubblico del tronco Cuneo-Robilante.

Ferrovia Arezzo-Stia. — Sui lavori in corso di costruzione di questa ferrovia si hanno le seguenti notizie:

In quanto alle espropriazioni si stanno facendo le ultime perizie pei terreni vicini alla stazione di Arezzo.

I movimenti di terra procedono con sufficiente alacrità. Il nucleo degli stessi è di m. 314,000, ne sono eseguiti m. c. 171,000; il cubo del riempimento m. c. 361,000 e ne sono compiuti m. c. 183,000.

Le opere d'arte da eseguire sono 391; se ne trovano compiute 143 ed in corso 43. Di 31 case di guardia ne sono già ultimate N. 6. I casotti di guardia finiti sono 2; ne rimangono altri 5.

Continua l'approvvigionamento della ghiaia per l'armamento. Furono già ordinate le rotaie occorrenti per armare la strada. Le spese fatte finora sommano a L. 800,000 circa.

Ferrovia Novara-Seregno. — La Società concessionaria della ferrovia Novara Seregno ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto definitivo del quinto ed ultimo tronco da Saronno a Seregno, con preghiera che le decisioni del Ministero siano prese con sollecitudine, onde aver tempo di compiere i lavori relativi entro il termine fissato dall'atto di concessione.

Il tronco in parola misura la lunghezza di m. 13,364, dei quali m. 11,549.79 in rettifilo, e m. 1,814.21 in curva con raggio minimo di m. 300. L'andamento altimetrico è in generale soddisfacente. In massima le pendenze non superano il 12 per mille ed è in una sola livelleta di m. 200 che si raggiunge il 15 per mille, pendenza che però potrà all'atto pratico essere diminuita.

Le principali opere d'arte sarebbero: un sottovia obliquo a travata metallica, della luce retta di m. 11; un ponte sul Seveso di m. 10,00 di luce; ed un sottovia a travata metallica per la strada comunale da Ceriano a Cesano. Per le strade sottopassanti alla ferrovia occorre una sottovia di m. 5,00 e per l'attraversamento di torrenti necessitano: un ponte di m. 5,50, uno di m. 4,00 ed altro di m. 3,00. Per attraversare i piccoli canali e per lo smaltimento delle acque, si dovranno costruire 16 manufatti di luce varia fra m. 0,60 e m. 3,00. I passaggi a livello proposti sono 22 e per la relativa custodia si costruiranno 7 casotti e 8 caselli di guardia.

Lungo il tronco vi sono due fermate, quella di Cesano e quella di Ceriano. La spesa complessiva preventivata per la costruzione dei lavori ammonta a L. 1,150,640.

Società delle Ferrovie complementari. — Il 2 corr. si riunì a Roma l'Assemblea della Società delle Ferrovie complementari per decidere sopra una proposta importantissima, quella cioè di porre la Società in liquidazione per cessazione dello scopo sociale. Quantunque il numero dei presenti non equivalesse ad un terzo delle azioni, come si richiede dallo Statuto sociale, pure il Presidente avv. Carini riconobbe valida la riunione.

Fu data lettura della relazione del Consiglio, dalla quale emerge, che trovandosi impegnato tutto il capitale delle Complementari nella Società Italo-Belga, residente a Bruxelles, e questa avendo decretata la sua liquidazione, la Società delle Complementari non può che seguirla, non avendo potuto ottenere dalla Società Belga altro mezzo più efficace e conciliativo. Il Consiglio domanda quindi che la Società delle Complementari sia posta in liquidazione. Dopo alcune osservazioni fatte da qualche azionista, si procedette alla votazione; fu approvata la liquidazione e furono nominati a liquidatori i signori: principe Don Camillo Rospigliosi; comm. Canzini ed avv. Navone.

Ferrovia Belluno-Agordo. — Nel numero 5 del *Monitore* abbiamo annunciato che il Sindaco di Agordo aveva presentato istanza al Ministro dei L. P. perchè la ferrovia Treviso-Belluno venga prolungata fino ad Agordo e tale prolungamento compreso nei 1000 chilometri.

Secondo uno studio compiuto lungo la valle del Cordevole dall'ing. cav. Roberto Paganini, la sua lunghezza risulterebbe di 30 chilometri circa: ed adottando il 3° tipo economico, con curve limitate a un raggio minimo di centocinquanta metri e con pendenza massima del 20 per mille, il costo medio chilometrico sarebbe di L. 200 mila e la spesa totale di 6 milioni di lire.

Lasciando di invocare quelle ragioni di giustizia distributiva che assegnerebbero a Belluno ben più di 30 chilometri di ferrovia senza equipararla ancora alle più fortunate provincie del Regno, l'istanza sopracitata nota come la provincia di Belluno, con una popolazione di 200 mila abitanti, non avesse, fino a pochi giorni or sono, un solo chilometro di ferrovia in esercizio e come adesso ne abbia appena 44: mentre la Sardegna, con poco più di 600 mila abitanti, possiede già 427 chilometri di ferrovie di 1ª classe in esercizio: e in pochi anni completerà la sua rete con altri 600 chilometri, alla costruzione dei quali si dà mano in questi giorni.

Nota pure che mentre molte ferrovie del Regno, fra cui quasi tutte le siciliane, le sarde e molte del mezzogiorno, non arrivano a un reddito lordo chilometrico di 6 mila lire, il traffico attuale del distretto di Agordo, senza contare sul naturale incremento che la ferrovia è destinata ad apportargli, assicura fin dai primi anni, al di là d'ogni dubbio, un reddito lordo chilometrico di oltre 13 mila lire: il movimento della Treviso-Belluno, superiore ad ogni previsione, potrebbe già in gran parte attestarlo.

Moltissime industrie sono oggi incagliate per la mancanza di economici e sicuri mezzi di trasporto, come le antichissime miniere di rame e ferro di Valle Imperina, che sono oggi lavorate a perdita dal Governo nazionale e vanno ogni giorno più stremandosi di forze per difetto di mezzi adeguati di trasporto, le miniere di mercurio di Vallalta, che giacciono inerti per le stesse ragioni, e molti altri campi minerari sono abbandonati.

I legnami abbondantissimi del distretto e dei Comuni limitrofi devono oggi fluitarsi con grave difficoltà, ridotti a tronchi di breve lunghezza, onde procedere poi alla loro segatura nella bassa regione del Cordevole, non potendo essi sopportare l'aggravio del trasporto di terra, e ciò con grandissima perdita di lavoro, di tempo e di denaro.

D'altra parte la scarsa area di terreno coltivabile a cereali fornisce appena il vitto per un sesto dell'anno alla densa popolazione della vallata e costringe ad importare i cinque sesti di queste derrate e la totalità delle altre necessarie al sostentamento, con gravissima spesa, ch'è risentita da tutti, ma che andando a gravitare sui primi bisogni della vita, ancor più dura si riflette sulle classi operaie.

A tutto ciò si deve aggiungere la somma importanza militare che va annessa a questa ferrovia: importanza che non può sfuggire ad alcuno, per essere questa una linea di confine, ma che si appalesa ancor maggiore quando si sappia che i forti in costruzione son destinati a far di Agordo un campo trincerato e che il continuo avanzarsi dell'Austria alla volta dei nostri confini, per mezzo delle numerose sue strade, ci impone di equilibrare la sua potenza e rapidità di concentramento e di invasione.

Sarà ancora opportuno il ricordare come questo tronco di ferrovia segua esattamente la linea che Venezia dovrebbe prescegliere, qualora volesse abbreviare il suo percorso verso il lago di Costanza, giacchè la valle del Cordevole e, in continuazione di questa, la valle di Badia, nel Tirolo, rappresentano la via più breve e di più facili pendenze per effettuare questo possibile raccorciamento.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — L'ammontare delle spese pei lavori complementari, di cui il Ministro dei Lavori Pubblici potrà autorizzare l'esecuzione nel 1887, è fissato alla somma di 65 milioni di lire, così suddivise per Società.

Paris-Lyon-Méditerranée . .	L.	12,000,000
Nord	»	10,000,000
Ovest	»	18,000,000
Orléans	»	7,000,000
Est	»	8.000,000
Mezzogiorno	»	10,000,000
Totale.	L.	65,000,000

Ferrovie svizzere. — La *Liberté* annuncia che il dipartimento federale delle poste è disposto a non ritirarsi davanti un processo colla Compagnia Svizzera Occidentale al Tribunale federale, per mantenere i treni notturni. Esso è deciso a proporre di obbligare le Compagnie in via legislativa ad accettar il servizio di notte.

Trazione dei tramways coll'elettricità. — La trazione dei tramways per mezzo dell'elettricità interessa già da lungo tempo il mondo industriale e, in Inghilterra specialmente, vennero fatte, da un anno circa, delle prove sulla linea da Stratford-Church a Manor-Park, nel distretto di Londra, su una lunghezza di 8 chilometri. Le macchine più specialmente esperimentate furono quelle di C. P. Elieson e, da un anno, più di una mezza dozzina di macchine elettriche furono costrutte dalla Electric Locomotive and Power Company. Sei di queste macchine sono destinate a correre sul tronco sopra citato, della Metropolitan Tramways Company. Questi motori non vennero messi prima a far un servizio regolare, perchè l'atto del Parlamento, che solo può concedere questo diritto, non venne ancora approvato. Nell'ultima sessione del Parlamento questo àtto fu votato in seconda lettura, ma rimane ancora da accordarsi l'adozione definitiva. In attesa la Compagnia ottenne l'autorizzazione di far manovrare ogni giovedì, dopo il mezzogiorno, una di queste macchine.

Una gita venne organizzata ultimamente.

La locomotiva Elieson ha la stessa apparenza, esteriormente, di una corta vettura di tramway lunga circa 3 metri. Essa porta 80 casse Elieson che formano una batteria molto potente, capace di far camminare la macchina a grande velocità, per mezzo di un motore Elieson, per 4 ore. Vi sono in ogni cassa 11 placche ed ogni placca è di piombo, di 9 pollici quadrati e alta 1|4 di pollice con 169 fori quadrati. In ciascuno di questi fori è posto un piccolo rocchetto di piombo e di carta di asbesto (amianto). Il perossido, formandosi, gonfia il rocchetto e lo fissa immobile al suo posto. La superficie totale delle lamine di piombo è di 1,800 pollici quadrati, per cui si ha una superficie di ossidazione molto ragguardevole per ogni placca la quale non misura, lo ripetiamo, che 9 pollici quadrati. Dalle esperienze risulta che l'uso, a quanto sembra, aumenta l'effetto della batteria e che le placche, dopo aver formato il polo negativo, possono benissimo, invertendo la corrente, funzionare da elementi positivi. Le casse si caricano a Stratford, dove si trova una macchina di 25 cavalli del sistema Marshall di Gainsborough, che muove due dinamo Phoenix. Quando le casse hanno bisogno d'essere caricate di nuovo si fa venire la locomotiva presso la macchina e gli accumulatori ricevono il loro massimo caricamento. La perdita è nulla quando la batteria non è in movimento.

La locomotiva è animata da un elettro-motore Elieson posto sotto il pavimento, che è pure mobile invece di essere fisso come si usa generalmente.

Il movimento è trasmesso dal meccanismo alle ruote motrici. La locomotiva pesa circa 6 tonn. e 1|2 e la vettura vuota 2 tonn. e 1|2, e 5 tonn. col suo carico di 45 viaggiatori. Nelle ultime esperienze vi erano sulla macchina e sulla vettura circa 60 persone, e il peso totale da manovrarsi non era minore di 12 tonnellate.

La locomotiva elettrica ha però manovrato perfettamente, non solo salendo rampe di 1|30, ma fermandosi a metà di queste rampe e rimettendosi in cammino. La velocità sorpassò in media 10 chilometri all'ora, ma se ne ebbero facilmente 13 sulle parti piane e diritte della linea.

I risultati effettivi del sistema Elieson sono innegabili, e il prezzo, inoltre, sembra tenue.

Tuttociò, però, deve accettarsi con riserva: noi non abbiamo visto e non facciamo che riprodurre le informazioni che ci vengono da Londra. Esse potranno servire ad uno studio comparativo, al quale si potrà ben presto dedicarsi mercè le esperienze pratiche che in breve comincieranno a Bruxelles. (*Moniteur des intérêts matériels*).

Notizie diverse

Società Sicula Tramways-Omnibus. — Il 6 corrente si è costituita, sotto gli auspici del Banco di Roma, una nuova Società denominata *Società Sicula Tramways-Omnibus* con lo scopo di esercitare i tramways e gli omnibus di Palermo, e di assumere simili imprese in altre città della Sicilia. Il capitale della Società è di 2,500,000, diviso in 10,000 azioni da L. 250 ciascuna; esse sono state assunte integralmente dal Banco di Roma e dagli altri fondatori.

Il Consiglio d'amministrazione è composto dai seguenti signori: conte Vincenzo Senni, conte Paolo Antonelli, cavaliere Enrico Adlerstein, comm. Domenico Gallotti, barone di San Giuseppe, comm. Saverio Parisi e comm. Roberto Varvaro.

La sede della Società è in Palermo; ma le adunanze del Consiglio d'amministrazione e degli azionisti potranno aver luogo in Roma.

Porto di Genova. — La Commissione tecnica per l'esame dei progetti di bacini di raddobbo pel porto di Genova ha già tenuto parecchie sedute sotto la presidenza del comm. Bompiani, Vice-Presidente del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici.

I progetti presentati in seguito al concorso internazionale, sono sette. Due di essi furono presentati da Ditte inglesi, uno da Ditta svizzera, uno da Ditta francese, uno da due Ditte italiana e francese unite in Società, e infine tre progetti da Ditte italiane.

La Commissione prenderà in esame anche il progetto di bacini compilati con somma competenza dall'Ufficio speciale pei lavori marittimi di Genova.

Questo lavoro di esame sarà ultimato probabilmente in questi giorni.

Il porto di Trieste. — È stato presentato il 28 gennaio al Parlamento austriaco il progetto di una legge concernente l'ingrandimento, a spese dello Stato, del porto di Trieste. Esso comprende l'allargamento della riva settentrionale, la costruzione d'un quarto bacino portuale a mezzogiorno del nuovo porto triestino, l'ingrandimento della riva presso il molo Santa Teresa e finalmente l'esecuzione di lavori portuali e ferroviarii per la baia di Muggia, destinata pel commercio del petrolio.

Per tutti questi lavori si domanda un credito complessivo di fiorini 4,880,000 da ripartirsi in rate annuali sui bilanci dello Stato.

La costruzione di *hangars* e di magazzini generali per la spesa complessiva di fiorini 6,567,000 spetterà alla città di Trieste ed al ceto commerciale di colà.

A settentrione del porto attuale verrà costruita una stazione ferroviaria per facilitare la congiunzione delle ferrovie che fanno capo a Trieste, coi magazzini generali.

Presso il molo di Santa Teresa verrà allargata la riva nella misura di 70,000 m. q. con una spesa di 572,000 fiorini allo scopo di servire di piazza pel legname. Questi lavori verranno eseguiti entro tre anni.

In luogo di costruire un porto pel petrolio con due moli ed una riva della baia di Muggia presso S. Saba, come era stato progettato, si costruiranno scali per poche navi, ossia un molo ed una piazza pei serbatoi del petrolio con una spesa di soltanto 597,000 fiorini.

Le spese per la costruzione di nuove vie adiacenti al porto assorbiranno 375,000 fiorini.

Lo Stato ha speso sino ad ora pel nuovo porto di Trieste fiorini 15,150,000, ai quali aggiunta la somma di fiorini 4,880,000 ora richiesta, si ha una cifra complessiva di fiorini 20,030,000.

Canale Dortmund-Ems. — Secondo i piani elaborati dal Governo, la costruzione del canale Dortmund-Ems verrà a costare marchi 64,660,000, dei quali marchi 36,538,000 toccheranno alla provincia di Vestfalia.

In questa somma sono compresi marchi 6,280,000 per l'espropriazione del suolo.

Questo canale sarà lungo 238 chilometri, oltre il tratto del fiume Ems di 31 chilometri e mezzo da Papenburg a Oldersum.

Nella provincia di Vestfalia verranno scavati 132 chilometri di canale con una espropriazione del suolo, la quale costerà 4,772,124 marchi.

Il telefono sul Gran San Bernardo. — I religiosi del famoso ospizio del San Bernardo hanno impiantato il telefono fra l'ospizio, la cantina di Proz e la borgata di Saint-Pierre, sul versante del Vallese. L'ospizio è pure unito telefonicamente con la cantina di Fontinte e la bor-

gata di Saint-Rémy sul versante italiano. L'impianto diretto dal canonico Bourgeois non era facile su quelle altezze ove le tempeste di neve si possono dire permanenti, ma si riuscì a trionfare di tutte le difficoltà e così per la prima volta si corrisponde col telefono a tanta altitudine.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 12 febbraio 1887:

Azioni Ferrovie		Meridionali	L. 731
»	»	Mediterranee	» 568
»	»	Sicule	» 620
»	»	Sarde (preferenza)	» 280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 416
»	»	Gottardo	—
Buoni Ferrovie		Meridionali	» 514,50
Obbligazioni Ferrovie		Sassuolo-Modena	» 300
»	»	Monte Cenere	» 515
»	»	Novara-Seregno	» 259
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 320
»	»	» 2ª emiss.	» 315
»	»	Centrale Toscana	» 530
»	»	Meridionali	» 320

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Cassino (16 febbraio, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione delle strade comunali: Peschiera, S. Rocco, Principe Umberto, corso Vittorio Emanuele in tre tratti, via Marco Varrone, via e largario Campo di fiori, e S. Andrea, e via Rapido. Importo L 55,079.11. Cauzione provvisoria L. 1300. Fatali a giorni 10.

Municipio di Alessandria (17 febbraio, ore 12 meridiane, fatali. — Appalto dei lavori di costruzione e manutenzione dei selciati, condotti, marciapiedi, ecc., nella città e sobborghi di Alessandria pel triennio 1887-89, provvisoriamente deliberata per L. 60,070.20 all'anno (V. N. 4 del *Monitore*).

Prefettura di Genova (18 febbraio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'apertura e sistemazione del 3° tronco della strada comunale obbligatoria da Vellego verso Casanova Leone, nel tratto compreso fra il Rivo Fornari, sezione 135, e la chiesa parrocchiale di Vellego, nel territorio del Comune di Vellego (V. n. 4 del *Monitore*).

Prefettura della Provincia di Cremona (19 febbraio, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto dei lavori e provviste per la costruzione di nuovi argini con sponde dei colatori Passarello, Gambara superiore e Gambara inferiore, per chiudere i due bacini Valsorda e Confortina in territorio di Volango, lunga m. 2911.56 pel primo, m. 3419.44 pel secondo. Importo L. 71,648. Cauzione provvisoria L. 4000; definitiva il decimo. Lavori ultimati in 180 giorni.

Municipio di Frascati (21 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta. — Appalto dei lavori per la costruzione di una strada pensile di circonvallazione fra l'Ospedale e Piazza Spinetta. Importo L. 389,723.87. Lavori compiuti nel termine di 5 anni. Cauzione provvisoria L. 4000; definitiva il decimo. Fatali 8 marzo, ore 11 antim.

Municipio di Trapani (21 febbraio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto relativo alla costruzione del III° tronco della strada obbligatoria Trapani-Marsala, lunga m. 5777.13. Importo L. 58358.44. Lavoro ultimato in 2 anni. Cauzione provvisoria L. 1500. Deposito per spese L. 200. Fatali 9 marzo, ore 12 meridiane.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Verona (23 febbraio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una diga frangiflutti alla Vegliaia, presso il Porto Nuovo di Livorno. Importo L. 1,680,000. Il concorrente, o la persona incaricata dei lavori, devono aver eseguito lavori congeneri almeno dell'importo di L. 500,000. Cauzione provvisoria L. 50,000; definitiva il decimo.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Verona (24 febbraio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla quinquennale fornitura (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892) del sasso calcare e manutenzione delle opere di verde lungo l'Adige Veronese scorrente nella sezione V, nei Comuni di Legnago, Villabartolomea, Castagnaro e Terrazzo, sino ai confini delle provincie di Padova e Rovigo, per la presunta annua somma di L. 57,500. Cauzione provvisoria L. 5,400; definitiva L. 10,800. Fatali a giorni 5.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Verona (24 febbraio ore, 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892) delle opere di verde e fornitura ed impiego del sasso calcare lungo la sponda destra del fiume Adige, compresa nella sezione II, dalle Bocche di Sorio al confine fra i Comuni di Angiari e Legnago, che passa pei territori comunali di S. Giovanni Lupatoto, Zevio, Ronco, Roverchiara ed Angiari. Importo annuo L. 32,320. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva L. 15,000. Fatali a giorni 5.

Deputazione provinciale di Cagliari (25 febbraio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la erezione a nuovo del corpo di fabbricato, ora in rovina, facente parte del palazzo provinciale. Importo L. 69,149,82. Lavori compiuti nel termine d'un anno. Cauzione provvisoria L. 3500; definitiva L. 7000. Fatali a giorni 25.

Comune di Thiene (26 febbraio, ore 9 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo fabbricato scolastico. Importo L. 82,000. Lavori ultimati nel termine di giorni 200. Cauzione provvisoria L. 3200; definitiva L. 8200.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Lecce (28 febbraio, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892) delle opere, gru e gavitelli, e per l'estirpamento delle alghe nel porto di Brindisi. Importo L. 155,000. Cauzione provvisoria L. 8000: definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici (1° marzo, ore 10 antimeridiane, 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale Valeria Sublacense presso S. Cosimato al confine della provincia Umbra, compreso tra la provinciale suddetta e l'abitato di Licenza, lungo m. 7,814.11. Importo L. 108,390 (V. N. 4 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare in Messina (2 marzo, ore 11 antimeridiane, unica e definitiva). — Appalto delle opere occorrenti a completare l'ingrandimento dell'ospedale militare della Maddalena in Messina. Importo L. 69,000. Da eseguirsi entro 250 giorni. Deposito L. 7000. Offerte anche a tutte le direzioni territoriali dell'arma od uffici dipendenti.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di N. 2 ponti e ponticelli della ferrovia Lucera-Foggia, per conto dell'onorevole impresa costruttrice Caputo.

Direzione del Genio militare di Messina. — L'appalto per la costruzione di una tettoia a ricovero dei materiali di mobilitazione occorrenti per un corpo d'armata, per una divisione ed una batteria di milizia mobile in Messina, nell'asta del 1° febbraio a Messina, fu aggiudicato al signor Calabrò Giuseppe fu Antonio, domiciliato a Messina, per L. 126,087 (V. N. 4 del *Monitore*).

Municipio di Monte Monaco. — L'appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria da Monte Monaco al confine Comunanza e Mantegallo, nell'asta del 1° febbraio a Monte Monaco, fu aggiudicato al signor Fabio Paradisi, domiciliato a Montegallo, per L. 52,662.59.

Municipio di Rocca di Papa. — L'appalto per i lavori di riordinamento delle acque potabili, costruzione lavatoio, ecc., nell'asta del 25 gennaio, fu aggiudicato al signor Vincenzo Santangeli, capomastro muratore, domiciliato a Rocca di Papa, per L. 46,765.

Prefettura di Cosenza. — L'appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria di Santa Caterina Albanese, nell'asta del 31 gennaio a Cosenza, fu aggiudicato al signor Formosa Giuseppe fu Antonio, domiciliato a Fagnano Castello per L. 28,332.65 (V. N. 4 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dal 21 al 31 gennaio 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio } Rete principale	4027	4006		
» secondaria	423 4450	259 4265	185	—
Media in esercizio	4394	4201	193	—
Viaggiatori	964.101 56	874.347 44	89.754 12	—
Bagagli e Cani	48.325 87	47.350 39	975 48	—
Merci a G. e P. V. accelerata	293.302 49	299.632 87	—	6.330 38
Merci a P. V.	1.614.917 59	1.393.036 01	221.881 58	—
TOTALE	2.920.647 51	2.614.366 71	306.280 80	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 31 gennaio 1887.*

Viaggiatori	25.103.480 33	24.358.260 68	745.219 65	—
Bagagli e Cani	1.182.423 42	1.152.654 13	29.769 29	—
Merci a G. e P. V. accelerata	6.266.725 23	6.049.778 67	216.946 56	—
Merci a P. V.	31.359.087 58	30.510.478 32	848.609 26	—
TOTALE	63.911.716 56	62.071.171 80	1.840.544 76	—

Prodotto per chilometro.

della decade	656 33	612 98	43 35	—
riassuntivo	14.545 22	14.775 33	—	230 11

Confronto coll'anno precedente dei risultati approssimativi del primo Semestre *(da luglio a dicembre 1886)* coll'applicazione delle condizioni d'esercizio.

	ESERCIZIO CORRENTE Rete principale	Rete secondaria	Reti riunite	ESERCIZIO PRECEDENTE Rete principale	Rete secondaria	Reti riunite
Chilometri in esercizio, media	4027	358	4385	4006	185	4191
Prodotti del Traffico	55,240,946 29	896,378 03	56,137,324 32	53,865,084 57	727,495 72	54,592,580 29
Prodotti chilometrici	13,717 84	2,503 34	12,802 12	13,446 10	3,932 41	13,026 14
Partecipazione della Società nei prodotti: 62 1/2 % del prodotto	34,525,591 43	—	34,525,591 43	33,665,677 85	—	33,665,677 85
50 % del prodotto	—	448,189 01	448,189 01	—	363,747 86	363,747 86
L. 3000 annue per chilom.	—	537,000 —	537,000 —	—	277,500 —	277,500 —
TOTALE	34,525,591 43	985,189 01	35,510,780 44	33,665,677 85	641,247 86	34,306,925 71

PARTECIPAZIONE DELLA SOCIETÀ NEI PRODOTTI . . . } Esercizio corrente . L. 35,510,780 44
Esercizio precedente » 34,306,925 71

ECCEDENZA A FAVORE DELL'ESERCIZIO IN CORSO E PER IL SOLO 1° SEMESTRE . . . L. 1,203,854 73

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Dicembre 1886.

		G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	10.572 95	589 70	11.162 65
Torino-Lanzo	» 32	28.141 61	8.171 82	36.313 43
Settimo-Rivarolo	» 23	10.535 05	7.946 20	18.481 25
Santhià-Biella	» 30	28.378 24	18.685 65	47.063 89
Fossano-Mondovì	» 24	4.175 05	558 35	4.733 40
Sassi-Superga	» 3	249 45	—	249 45
TOTALE		82.052 85	35.951 72	118.004 07

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 21 al 31 Gennaio 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE
1887	117.825 51	2.683 46	11.589 91	113.525 44	2.709 81	248.334 13
1886	102.950 90	2.292 85	8.123 27	120.052 37	2.635 —	236.054 39
Differenze	+ 14.874 61	+ 390 61	+ 3466 64	— 6.526 93	+ 74 81	+ 12.279 74
	Dal 1° Luglio 1886 al 31 Gennaio 1887.					
1886-87	2.428.466 27	51.046 73	263.623 44	2.354.763 11	45.330 84	5.143.230 39
1885-86	2.023.634 41	43.563 83	229.016 91	2.311.584 69	44.407 04	4.652.206 88
Differenze	+ 404.831 86	+ 7.482 90	+ 34.606 53	+ 43.178 42	+ 923 80	+ 491.023 51

SOCIETÀ VENETA
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE
PRODOTTI LORDI dal 21 al 31 Gennaio 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori . . .	3.701 85	11.727 00	1203 50	3.063 00	1089 75	3.130 15	1.315 30	3.733 85	5.249 05	1.556 50	820 90
Bagagli	40 60	218 30	15 75	19 95	10 85	54 55	1 00	7 85	23 70	9 25	17 95
Merci Gr. Velocità.	358 35	923 60	97 95	355 70	173 45	285 55	11 35	26 45	144 95	46 60	—
Id. Picc.Vel.Acc.	80 20	1149 70	4 40	47 00	—	70 15	—	—	—	48 75	—
Id. Picc. Veloc.	3.336 60	5.143 75	948 55	3.409 15	2.570 15	876 25	624 50	84 30	728 05	245 90	—
Totali . . .	7.517 60	19.162 35	2.270 15	6.894 80	3.844 20	4.416 65	1.952 15	3.852 45	6.145 75	1.907 00	838 85

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società Anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135 milioni, versato intieramente

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi in Torino il giorno 24 gennaio 1887.

13ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della Linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 30 Azioni estratte.

26	170	235	250	359	727	1046	1055	1065	1281	1294	1323	1414	1497	1518
1607	1675	1704	1745	1937	1947	2015	2057	2166	2216	2248	2255	2662	2669	2809

21ª Estrazione per l'ammortamento delle 24000 Obbligazioni della Linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 98 Obbligazioni estratte.

603	618	628	1219	1403	1730	2023	2151	2214	2767	2788	2789	2833
3349	3391	3648	3710	3878	4749	5001	5668	5707	5746	6301	6325	6338
6434	6524	6567	6582	6905	7122	7228	7230	7475	7541	8107	8448	8559
8762	8819	8931	9672	9905	9909	11087	11249	11392	12075	13073	13149	13694
13758	14613	14664	16413	16560	16620	17148	17204	17206	17329	17373	17617	17841
18050	18108	18445	18750	18866	18911	18951	19215	19561	19698	19747	20012	20027
20244	20260	20497	20631	20687	20704	20932	21025	21718	21752	21979	22063	22068
22468	22854	22993	23183	23269	23590	23680						

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna, a cominciare dal 1° luglio 1887, e mediante il ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non iscaduti, presso la Stazione di Torino P. N.

La decorrenza sulle annualità delle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1887.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1887).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra
estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 21 gennaio 1884 N. 409 669.
» 26 » 1885 » 466.
» 25 » 1886 » 166 169 473 683.

Elenco delle Obbligazioni della Linea Cavallermaggiore-Alessandria
estratte a sorte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 27 gennaio 1880 N. 18995.
» 24 » 1881 » 8484.
» 21 » 1884 » 4573.
» 26 » 1885 » 12748 12830 12923 18325.
» 25 » 1886 » 2038 2068 2316 3632 8121 8907 9326 9589
10095 12402 13857 14184 16359 17964 18713 18969.

In questa occasione si avvisano i signori portatori delle Azioni comuni delle linee BRA-CANTALUPO e CASTAGNOLE-MORTARA, non fruttanti interesse, che quelle rimborsabili al 1° luglio 1887 saranno assoggettate alla ritenuta di L. 0,22 cadauna per tassa di circolazione.

Milano, li 25 gennaio 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **A. COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Via Medina

Opificii Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA

Tettoie e Costruzioni Meccaniche

Medaglia d'oro all'Esposizione di Milano

Diploma d'onore all'Esposizione di Torino

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

LOTTERIA

DELLA

ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA

Autorizzata con Decreto 16 aprile 1886

1555 Premi

dell'effettivo valore di Lire

400,000

Tutti oggetti d'**oro** e d'**argento** immediatamente convertibili in contanti a richiesta del vincitore — **senza deduzione alcuna** — dalla Banca Subalpina e di Milano. — I premi si dividono in

TRE GRANDI PREMI DI LIRE

100,000 - 50,000 - 20,000

Due premi da Lire **15,000**

Cinque da L. **10,000** — **Cinque** da L. **5,000**

10 da L. 1000 — 30 da L. 500 — 500 da L. 100 — 1000 da L. 50

Ogni biglietto costa UNA Lira

Chi avendo acquistato un gruppo di **5 Biglietti**, possederà il **1° numero** estratto guadagnerà **tutti** i **5** premi, cioè Lire

200,000

Gli altri possessori di gruppi di cinque biglietti recanti gli altri numeri successivamente estratti guadagneranno i **premi di valore quintuplo** di quello che toccherebbe loro se possedessero gli stessi numeri, ma per una serie sola.

I biglietti si vendono in **TORINO:** presso la **Banca Subalpina e di Milano, e presso tutti i Cambisti e Rivenditori di Tabacchi.**

A. REJNA E COMP.

MILANO — Via Amedei, 7.

UNICA CASA PER LA FORNITURA DI ARTICOLI SPECIALI PER FABBRICATORI DI VEICOLI FERROVIARI, TRAMWAYS, VETTURE, ECC.

Forte Deposito di Vernici della Casa Nobles & Hoare di Londra. — Soli Depositari per l'Italia delle Vernici delle Fabbriche: **Valentine & Cpy** di New-York; **G. Hartog & C.** di Parigi; **Gebrüder Müller** di Ludevigsburg. — Pomice. — Scamosciate, ecc., ecc.

Tessuti di Crine — Velluti — Stoffe — Tappeti di lana — Tappeti sughero — Guarnizioni passamaneria — Articoli in avorio ed in osso scolpiti per interno di Vetture — Placche in ferro smaltato per interno — Tele greggie — Feltri — Cuoi — Pellami — Ottonami — Criche, ecc., ecc.

Specialità in articoli di Selleria e Scuderia per Società di Tranvie a cavalli.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XX Sabato, 19 Febbraio 1887 NUM. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

DELIBERAZIONI DELLA 3ª CONFERENZA DI BERNA per la Convenzione Internazionale PEI TRASPORTI DI MERCI SU STRADE FERRATE

Mediante accurate pubblicazioni i lettori di questo periodico vennero tenuti al corrente dell'importante argomento, che fino dall'anno 1878 forma oggetto di conferenze e di trattative fra quasi tutti i Governi d'Europa, onde stabilire una legislazione internazionale comune pei trasporti delle merci sulle strade ferrate.

Già il secondo progetto elaboratosi a tale riguardo nelle Conferenze del 1881 rivestiva un carattere definitivo, essendo come tale stato ritenuto dai Governi interessati che vi diedero senza ritardo la loro adesione, ovvero si limitarono a proposte di modificazioni di poco rilievo, senza però insistere sulle medesime.

La Germania sola dilazionava per alcuni anni, presentando infine nel 1885 un certo numero di emendamenti, alcuni dei quali di qualche importanza: non tali però da alterare l'insieme della Convenzione o che accennassero al ripristino di certe disposizioni in conformità dei principii prima da quel Governo sostenuti.

Sottoposero al Ministero dei Lavori Pubblici sovra cotali emendamenti il loro parere le due grandi Amministrazioni continentali italiane, convenendo da ultimo in apprezzamenti comuni, ai quali sostanzialmente associavasi il prefato Ministero.

Gli altri Governi rappresentati alla Conferenza, riprendendo essi pure la propria libertà di iniziativa, rinnovavano o presentavano alcuni emendamenti; talchè, oltre alle proposte germaniche, se ne ebbero della Francia, dei Paesi-Bassi, della Russia, e dell'Austria-Ungheria. Naturalmente il Governo italiano erasi, alla sua volta, riservata prima libertà d'azione, ritenendo per altro essere sovrattutto preferibile il concetto di mantenere, per quanto possibile, inalterato il progetto del 1881, che, come si notò, aveva carattere definitivo. — Invero, dal primo progetto del 1878 era trascorso un intervallo lunghissimo: i Governi, i Giuristi, il Commercio, le Amministrazioni di strade ferrate avevano avuto campo (ed in ogni Paese se ne valsero largamente) di fare studii, presentare osservazioni e concretare proposte; talchè il progetto ultimo rappresentava la conciliazione di tutti i legittimi interessi: nessuno poteva dirsi avere perduto terreno, fuorichè in quanto lo esigeva il carattere eminentemente transattivo d'una legislazione internazionale. Ogni nuova proposta sarebbe stata, se radicale, incauta e dannosa, compromettendo il risultato del tutto, ed inutile, se soltanto d'ordine secondario. D'altra parte all'esperienza dovevasi lasciare il compito suo.

Ed a simili savie considerazioni aggiungevasi nell'interesse italiano, che, mentre molte delle essenzialissime modificazioni a cui fu informato il progetto del 1881 erano dovute all'influenza della Delegazione italiana, d'altro lato il sistema fondamentale dell'or menzionato progetto era pur quello che in molta parte aveva inspirato la nostra nuova legislazione sui trasporti tanto nelle sommarie regole dichiarate nel Codice di Commercio, quanto nell'Allegato *D* alla legge 27 aprile 1885 sul riordinamento ferroviario, la quale opportunamente supplì alla insufficienza del Codice nella materia.

In siffatte circostanze erasi venuti alla terza Conferenza Internazionale di Berna apertasi il 5 luglio 1886 e chiusa col Protocollo finale del 17 stesso mese.

L'Assemblea non poteva a meno d'essere penetrata dalla convinzione che, per venire ad un risultato pratico, ormai importava, restringendo al minimo la discussione, e soprattutto escludendo l'idea di un terzo progetto, accordarsi sui pochi punti d'una importanza reale, procedendo, quanto al resto, ad una semplice revisione.

I risultati corrisposero infatti a cotale aspettazione, poi-

chè sostanzialmente non venne modificato il sistema del secondo progetto, e, quanto alle poche variazioni adottate, si ebbe in mira, o d'accogliere apprezzabili miglioramenti, ovvero di non rendere troppo gravoso a taluni Stati, per circostanze particolari, il funzionamento della legislazione internazionale.

Ora, pertanto, che il progetto è veramente definitivo e quindi maturo per essere, fra non molto, tradotto in un trattato che sarà la legislazione europea dei trasporti per ferrovia, crediamo di soddisfare ad un legittimo desiderio di quanti si occupano di cose ferroviarie, esponendo il testo della Convenzione tradotto nella nostra lingua con quella cura speciale e precisione che si richiedono in materia legislativa, in modo da quasi servire di commento della legge che si presenta.

Daremo poi successivamente, ed in modo succinto, ragione delle più rimarchevoli modificazioni arrecate alla detta Convenzione, nella terza ed ultima Conferenza, sorpassando beninteso su quella di minore utilità o di redazione, delle quali, come di tutto il resto, danno ampiamente ragione i rapporti dei Relatori, inserti nei *Processi Verbali* (Berne, Imprimerie K. J. Wyss, 1886) ove potrà prendere maggior lume chi voglia rendersi conto esatto e completo di ogni cosa.

Ciò premesso, riferiamo il testo della *Convenzione*, susseguito dal *Regolamento per l'istituzione di un Ufficio Centrale*, riferendosi ai precitati *Processi Verbali* relativamente alle *Disposizioni per l'esecuzione della Convenzione* ed alle *Prescrizioni per gli oggetti ammessi al trasporto sotto certe condizioni*, che costituiscono provvedimenti di ordine secondario o di carattere puramente tecnico.

CONVENZIONE.

Art. 1. La presente Convenzione Internazionale si applica a tutti i trasporti di merci che sono eseguiti sulla base di una lettera di vettura diretta, dal territorio di uno degli Stati contraenti a destinazione del territorio d'un altro Stato contraente, mediante le linee di strade ferrate che sono indicate nell'elenco qui annesso, sotto riserva delle modificazioni che saranno introdotte in detto elenco, conformemente alle disposizioni dell'art. 58.

Le disposizioni regolamentari, prese di comune accordo fra gli Stati contraenti, per l'esecuzione della presente Convenzione, avranno lo stesso valore della Convenzione stessa.

Art. 2. Le disposizioni della presente Convenzione non sono applicabili ai traspopti dei seguenti oggetti:

1° Gli oggetti, il monopolio dei quali è riservato all'Amministrazione delle Poste, non fosse che sopra un solo dei territori a percorrere;

2° Gli oggetti, che per la loro dimesnione, peso o condizionamento non si presterebbero al trasporto, in ragione del materiale e degli allogamenti, anche di una sola delle ferrovie delle quali il concorso è necessario per l'esecuzione del trasporto;

3° Gli oggetti, dei quali il trasporto sia interdetto, per misura di ordine pubblico sul territorio di uno degli Stati a traversare.

Art. 3. Le disposizioni regolamentari designeranno gli oggetti che, per ragione del loro grande valore, della loro natura, o dei pericoli che presentassero per la regolarità e sicurezza dell'esercizio, saranno esclusi dal trasporto internazionale, regolato dalla presente Convenzione, o non saranno ammessi a questo trasporto che sotto certe condizioni.

Art. 4. In quanto concerne i trasporti internazionali, saranno valide le condizioni delle tariffe comuni delle Associazioni o Unioni di Strade ferrate, come pure quelle delle tariffe particolari di ogni ferrovia, in quanto non saranno contrarie alla Convenzione; diversamente esse saranno considerate come nulle e non avvenute.

Art. 5. Ogni ferrovia designata, come è detto all'art. 1, è tenuta ad effettuare, conformandosi alle clausule e condizioni della presente Convenzione, ogni spedizione di merci costituente un trasporto internazionale purchè:

1° il mittente si conformi alle prescrizioni della Convenzione;

2° il trasporto sia possibile, avuto riguardo ai mezzi ordinari di trasporto;

3° non ostino al trasporto circostanze di forza maggiore.

Le ferrovie non sono tenute ad accettare le spedizioni se non in quanto il trasporto potrà esserne effettuato immediatamente. Le disposizioni particolari in vigore per la stazione speditrice determineranno se la medesima sarà tenuta a prendere provvisoriamente in deposito le merci, il trasporto delle quali non si potesse effettuare immediatamente.

Le spedizioni si effettueranno nell'ordine della loro accettazione al trasporto, a meno che la ferrovia possa far valere un motivo sufficiente fondato sulla necessità del servizio dell'esercizio, ovvero sull'interesse pubblico.

Ogni contravvenzione alle disposizioni di questo articolo potrà dar luogo ad una azione in risarcimento del pregiudizio cagionato.

Art. 6. Ogni spedizione internazionale (art. 1) deve essere scortata da una lettera di vettura che conterrà le menzioni seguenti:

a) Il luogo e la data ove la lettera di vettura fu creata;

b) La designazione della stazione di spedizione e dell'Amministrazione speditrice;

c) La designazione della stazione di destinazione, il nome ed il domicilio del destinatario;

d) La designazione della natura della merce, l'indicazione del peso o un ragguaglio sostituente questa indicazione, conformemente alle disposizioni speciali della ferrovia speditrice; ed, inoltre per le merci in colli, il numero, la descrizione dell'imballaggio, le marche e i numeri dei colli;

e) La domanda fatta dal mittente dell'applicazione delle tariffe speciali alle condizioni autorizzate agli articoli 14 e 35;

f) La dichiarazione, se vi è luogo, della somma rappresentante l'interesse alla consegna (art. 38 e 40);

g) La menzione, se la spedizione deve essere fatta a grande o piccola velocità;

h) L'enumerazione dettagliata dei documenti richiesti dalle dogane, dazi ed autorità di polizia, e che devono accompagnare la merce;

i) La menzione della spedizione in porto affrancato se vi è luogo, sia che il mittente abbia saldato l'ammontare reale delle tasse di porto, sia ch'egli abbia fatto un deposito destinato a coprire tali tasse di porto (art. 12, al. 3);

k) L'assegno gravante la merce e le spese anticipate che fossero state accettate dalla ferrovia (art. 13);

l) La menzione della via a seguire con indicazione delle stazioni ove devono esser fatte le operazioni di dogana.

In difetto di tale menzione la ferrovia deve scegliere la via che le pare più vantaggiosa pel mittente.

La ferrovia non è responsabile delle conseguenze risultanti da questa scelta a meno siavi stata colpa grave da sua parte.

Se il mittente ha indicato la via a seguire, la ferrovia non potrà, per effettuare il trasporto, utilizzare un'altra strada, se non alle condizioni seguenti:

1° le operazioni di dogana avranno sempre luogo alle stazioni designate dal mittente;

2° non sarà richiesta una tassa di porto superiore a quella che sarebbe stata pagata se la ferrovia si fosse conformata all'itenerario scelto dal mittente;

3° la merce sarà riconsegnata in un termine non superiore a quello che risulterebbe dall'itinerario indicato nella lettera di vettura;

m) Il nome o la ragion commerciale del mittente constatato dalla sua firma, come pure la indicazione del suo indirizzo. La firma potrà essere stampata o sostituita dal timbro del mittente, se le leggi o regolamenti del luogo di spedizione lo permettono.

Le prescrizioni di dettaglio concernenti la redazione ed il contenuto della lettera di vettura ed essenzialmente il formulario da applicare, sono rinviate alle disposizioni per l'eseguimento della Convenzione.

È vietato inserire nella lettera di vettura altre dichiarazioni, di rimpiazzarla con altre pezze o di aggiungervi altri documenti che quelli autorizzati dalla presente Convenzione.

Tuttavia quando le leggi e regolamenti del luogo di spedizione l'ordineranno, la ferrovia potrà esigere dal mittente, oltre la lettera di vettura, un titolo destinato a restare a mani dell'amministrazione per servirle di prova del contratto di trasporto.

L'Amministrazione della ferrovia potrà ugualmente creare, pei bisogni del suo servizie interno, un registro a matrice destinato a restare alla stazione mittente e portante lo stesso numero della lettera di vettura e del duplicato. (*Continua*).

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

(*Contin. e fine — V. Num. 7*).

Da parte nostra, aggiunge il Relatore della Commissione, pure tenendo nel debito conto queste notizie, crediamo necessario di affrontare risolutamente le difficoltà che impediscono il rapido progresso delle costruzioni, difficoltà che dipendono sopratutto dal costo delle linee.

Abbiamo perciò voluto conoscere quali somme, secondo gli attuali apprezzamenti del Ministero, occorreranno per eseguire completamente la legge del 1879, oltre le già gravissime somme che con essa si erano previste.

Il Ministero rispose:

« Che i progetti di dettaglio delle linee comprese nella legge del 1879, ormai quasi interamente compiuti, e l'effettiva spesa già incontrata per le opere eseguite, dimostrano insufficiente la somma assegnata nella legge del 1879 a costruire le linee in essa indicate, e la spesa cresce anche per ricadere allo Stato i tre quarti degli oneri prima addossati alle provincie e comuni; per l'aggiunta della linea Roma-Napoli e Genova-Acqui-Asti che non aveano in quella legge alcun speciale assegno vivo, nonchè per la somma occorrente al riscatto delle ferrovie interprovinciali Venete, e delle linee Tuoro-Chiusi, Terni-Rieti-Aquila, Campobasso-Benevento, Campobasso-Termoli, giusta la legge 25 giugno 1882, n. 871, serie 3ª e della Colle-Salvetti-Pisa. Di modo che, tenendo anche conto delle maggiori somme richieste per il materiale mobile, la maggior spesa occorrente oltre a quella prestabilita nella legge del 1879 e senza calcolare la spesa dei 1000 chilometri aggiunti alla IV categoria colla legge 27 aprile 1885, può presumersi che supereranno il miliardo come mostra il seguente specchio, il quale contiene, com'è naturale, cifre approssimative.

« Inoltre la maggior somma a carico dello Stato è causata non solamente dalle risultanze delle perizie per i progetti definitivi in confronto delle previsioni fatte prima

PROSPETTO della spesa che si presume occorrere per la costruzione delle ferrovie autorizzate con la legge 29 luglio 1879.

Numero d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Somma prevista colla Legge 29 luglio 1879 (*a*)	Importare dei lavori delle linee aperte per intero all'esercizio (*b*)	Importare dei lavori delle linee in costruzione (*c*)	Importo dei lavori delle linee non ancora in corso di costruzione calcolato in base a progetti definitivi (*d*)	Importo dei lavori delle linee i cui progetti sono in corso di studio (*e*)	IMPORTO COMPLESSIVO
	RIASSUNTO GENERALE						
1	Linee di Iª categoria . . . . . L.	451,000,000	44,620,000	443,000,000	280,000,000	105,000,000	872,620,000
2	Linee di IIª categoria . . . . . »	273,518,367	35,100,000	148,400,000	142,500,000	209,500,000	535,500,000
3	Linee di IIIª categoria . . . . . »	324,746,400	66,100,000	106,360,000	75,980,000	309,500,000	557,940,000
4	Linee di IVª categoria . . . . . »	155,265,300	39,671,302	41,519,082	6,000,000	90,000,000	177,190,384
	TOTALI . . . L.	1,204,530,067	185,491,302	739,279,082	504,480,000	714,000,000	2,143,250,384
5	Materiale mobile . . . . »	63,365,713	32,500,000	18,500,000	16,000,000	16,000,000	83,000,000
6	Riscatti ferrovie: Provinciali venete, Pisa-Colle Salvetti e Terontola-Chiusi . »	»	18,183,959	»	»	»	18,183,959
	TOTALI . . . L.	1,267,895,780	236,175,261	757,779,082	520,480,000	730,000,000	2,244,434,343
	Somma approvata dalla legge 29 luglio 1879 . . . . . L.						1,267,895,780
	Maggiore spesa . . . . . L.						976,538,563
	Ma devesi anche tener conto del diverso concorso delle Provincie e dei Comuni, che sulle previsioni della legge del 1879 era di . . . . . L.					169,294,597	
	mentre ora, tenuto conto della legge 1885 e del maggior costo delle linee, risulta di . L.					80,854,085	
	Onde si ha un maggior onere, per parte dello Stato, di . . . . . L.					88,440,512	88,440,512
	Sicchè la maggiore spesa complessiva sarebbe di . . . . . L.						1,064,979,075

(*b*) L'importo indicato risulta dai conti dei lavori eseguiti fino al 31 ottobre 1886; non sono fatte le liquidazioni finali.

(*c*) Di queste linee in costruzione sono già stati aperti all'esercizio varii tronchi della lunghezza complessiva di chilometri 518. Il costo è stato calcolato in base all'importo effettivo dei lavori fatti, agl'impegni derivanti dai contratti in corso ed alla maggiore spesa che occorrerà per dare l'intiera linea compiuta.

(*d*) I progetti che hanno servito per questa valutazione sono ancora per la massima parte in corso di esame.

(*e*) L'importo presunto di queste linee è calcolato sulla base degli studi finora fatti e del costo effettivo o presunto di altre linee in condizioni analoghe.

Avvertenza. È necessario però avvertire che queste cifre sono approssimative, giacchè, come fu risposto precedentemente a questa domanda della onor. Commissione, e come risulta da questo specchio medesimo, di molte strade non si posseggono ancora i progetti definitivi, e di molte altre i progetti definitivi non sono stati per anco nè esaminati nè approvati. È lecito per altro argomentare che le previsioni suaccennate non saranno superate dalla spesa effettiva.

ma anche dalle modificazioni recate nel contributo delle provincie e comuni, che in causa del maggior costo delle linee avrebbero dovuto concorrere per lire 238,785,548 invece degli 80,854,085 di lire del contributo attuale e quindi una differenza in più di lire 157,931,463.

« Furono aggiunte inoltre la diretta Roma-Napoli, e la Genova-Acqui-Asti per un complessivo importo di circa 100 milioni, ed infine altri 20 milioni di aumento per il materiale mobile, aumento riconosciuto strettamente necessario per la dotazione della rete complementare ».

Avuto il prospetto soprariportato con le relative note esplicative, la Commissione pregò il ministro di fornirne un altro dal quale risultassero, distinte fra le diverse categorie, le lunghezze delle strade ferrate giusta le previsioni fatte al tempo in cui si compilò il disegno che poi divenne la legge 29 luglio 1879, e quelle effettivamente emergenti dagli studi oggi fatti, nonchè le lunghezze delle linee costruite ed aperte all'esercizio, di quelle ancora in corso di costruzione e finalmente per le rimanenti, la lunghezza, secondo i calcoli dei progetti definitivi od in corso di studio. Aderendo a tale richiesta il ministro trasmise il seguente prospetto:

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE CATEGORIE	Lunghezza prevista colla legge 29 luglio 1879	Lunghezza delle linee aperte per intero all'esercizio	Lunghezza delle linee in costruzione	Lunghezza delle linee non ancora in corso di costruzione calcolata in base a progetti definitivi	Lunghezza delle linee i cui progetti sono in corso di studio	Lunghezza risultante dai progetti e dalle leggi posteriori	Annotazioni
1	Linee di I[a] categoria .	1,153,300	258,000	589,000	404,000	152,000	1,403,000	(a)
2	Linee di II[a] categoria .	1,267,300	354,000	446,000	334,000	264,000	1,398,000	(b)
3	Linee di III[a] categoria .	2,069,700	473,000	544,000	356 000	810,000	2,183,000	
4	Linee di IV[a] categoria .	1,530,000	465,000	441,400	30,000	552,600	1,489,000	(c)
	TOTALI . .	6,020,300	1,550,000	2,120,400 (d)	1,124,000	1,778,600	6,473,000	

(*a*) Fra le strade della 1[a] categoria si sono comprese la diretta Roma-Napoli e la succursale dei Giovi, e si sono mantenute le due strade Aquila-Rieti-Terni e Campobasso-Benevento, le quali però sono state costruite dalla Società italiana per le strade ferrate meridionali.

(*b*) Fra le strade della 2[a] categoria si è tolta la succursale dei Giovi e si è compresa la Lecco-Colico; è poi d'avvertire che la legge del 1879 vi comprende la Termoli-Campobasso stata costruita dalla Società italiana per le strade ferrate meridionali.

(*c*) Fra le strade di 4[a] categoria si è tolta la Lecco-Colico, la quale fu aggiunta a quelle di 2[a] categoria.

(*d*) Di queste linee in costruzione sono già stati aperti all'esercizio varî tronchi della lunghezza complessiva di chilometri 518.

Ma un'altra indagine è sembrata a noi necessario di fare, per sapere se gli stanziamenti dei fondi e le altre provvidenze adottate corrispondono agli impegni che si sono già assunti e si debbono prossimamente assumere per le costruzioni ferroviarie.

A questo fine abbiamo domandato al ministro:

a) A quanto ammontavano gli impegni assunti o da assumere a tutto l'esercizio 1886-87; per quali contratti il Ministero si sia valso della facoltà accordatagli dall'articolo 8 della legge 5 luglio 1882;

b) Se e per quale somma il Ministero avesse rilasciato certificati corrispondenti ad opere fatte e per somme fruttifere;

c) Quali studi e pratiche siano state fatte allo scopo di rendere scontabili e cedibili i certificati di lavori eseguiti.

Rispose il Ministero:

« Che i lavori eseguiti fino al giorno d'oggi per le nuove costruzioni ammontano a circa 520 milioni; gli impegni presi però in dipendenza dei contratti stipulati ed in corso di eseguimento salgono a circa lire 1,026,000,000 per eseguire i quali occorreranno vari anni. Continuando poi lo stanziamento annuo di 102 milioni e supponendo di potersi valere del diritto di richiedere alle imprese le anticipazioni fruttifere od infruttifere, si può ammettere che si potrà far fronte alle spese per lavori già eseguiti o impegnati ».

Soggiunse: « che si è valso dell'articolo 8 della legge 5 luglio 1882, n. 875 pei contratti, indicati nell'elenco annesso (ALLEGATO N. 25), relativi a 23 linee per una somma complessiva di lire 133,857,855.31.

« Che però i certificati corrispondenti a crediti fruttiferi sin ora emessi sono soltanto 43 per una somma di lire 10,826,366.45, osservando di avere fatti rilasciare per cifra maggiore certificati di lavori per somme non fruttifere, delle quali giusta i patti stipulati nel contratto, viene ritardato il pagamento ».

E quanto alle pratiche fatte perchè gli appaltatori possano giovarsi dei detti certificati rispose il ministro:

« Per agevolare agli appaltatori il modo per ottenere ad imprestito le somme corrispondenti ai crediti riconosciuti che essi hanno verso l'amministrazione dei Lavori Pubblici, per lavori eseguiti in base alle condizioni delle leggi 1881 e 1882, l'amministrazione ha aderito a rilasciare, con le debite cautele, copie dei certificati che attestano cotesto loro credito, e posso assicurare che le imprese mediante questi certificati hanno potuto ottenere più agevolmente sovvenzioni dalla Banca Nazionale, la quale tiene ciascun certificato in luogo della terza firma.

« La Cassa Centrale di risparmi e depositi di Firenze si è pure offerta di fare anticipazioni sopra i certificati, ma finora non ha eseguito alcuna di queste anticipazioni ».

In questo stato di cose, soggiungiamo noi, appare evidente la necessità di studiare qualche provvedimento che assicuri la più pronta costruzione delle ferrovie, essendo ormai chiaro dallo insieme dei fatti esposti che l'assegno dei 102 milioni, anche quando potesse essere devoluto tutto alle costruzioni, non corrisponde alle somme che annualmente si debbono impegnare per le costruzioni stesse.

Nel decorso esercizio, come indicò il ministro, l'importo di queste costruzioni salì a 100 milioni, e dovrà negli esercizi venturi salire a maggiore somma, se veramente voglionsi spingere con alacrità i lavori cominciati, e alla differenza fra lo stanziamento in bilancio e l'ammontare dei lavori, male, a nostro avviso, possono sopperire ora sia le disposizioni della legge del 1881, sia gli espedienti indicati in quella del 1882. Fra gli stanziamenti dei bilanci, dal 1880 ad oggi, e le spese effettivamente fatte, corre una differenza ormai di circa 100 milioni, e questa somma, aumenterebbe almeno di 50 milioni ciascun anno se si procedesse di questo passo. E siccome alle spese in più non si può provvedere che con un debito fruttante o non fruttante, ma sempre verso il costruttore, appare

evidente non potere l'onere che inevitabilmente ne deriva essere sostenuto dal costruttore, anche quando figurativamente si addossa a lui, bensì dallo Stato, come quello che commette e deve pagare l'esecuzione delle opere.

Ora, il modo per cui quest'onere possa riuscire il meno gravoso possibile per lo Stato è quello di sopportarlo esso direttamente, liberandolo così dal rincarimento che deve necessariamente subire passando attraverso le mani dell'imprenditore.

Onde, senza avanzare proposte che esorbiterebbero il mandato nostro, crediamo doveroso invitare il Governo a riflettere su questo stato di cose.

Abbiamo altresì interrogato il Ministero circa i contratti dei quali deve presentare la relazione nel novembre di ciaschedun anno secondo le disposizioni dell'art. 12 della legge del 27 aprile 1885, e ci ha dichiarato:

« Che sebbene siano intervenuti accordi fra il Ministero e le Società per non poche linee, pure nessuno dei relativi contratti ha potuto essere *stipulato*, perchè essi sono ancora in esame presso i vari Consigli che a termini di legge debbono essere sentiti.

« Quindi il Ministero non ha presentata la relazione indicata poichè al 30 dello scorso giugno non era stipulato nessun contratto neppure a rimborso di spesa, meno quello per due tronchi della Lecco-Como ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Sappiamo che dal R. Ispettorato generale vennero definitivamente aggiudicati alla Ditta Colombo Carlo di Reggio Calabria i lavori di costruzione d'un muro a difesa dell'argine stradale presso la stazione di Catona.

Dallo stesso Ispettorato vennero pure aggiudicati all'Impresa Industriale Italiana di Napoli i lavori di costruzione di tende metalliche per la stazione di Metaponto.

><

Siamo informati che venne prorogato a tutto il mese di giugno 1887 il termine assegnato alle Commissioni per la consegna delle linee, del materiale rotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti della rete Mediterranea.

><

La Società del Mediterraneo venne autorizzata a porre mano ai lavori di allargamento della sede stradale sul tronco Brandizzo-Chivasso in prossimità dei ponti sui torrenti Orco e Mallone. Spesa preventivata in L. 40,000 in conto allegato *B*.

><

Nella seduta del Comitato d'amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, tenutasi ieri, vennero, fra altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Miani, Venturi e Compagnia, di Milano, per fornitura di N. 35 cilindri per locomotive. Importo L. 22,400.

Colla Società per le Strade ferrate meridionali per impianto, manutenzione ed esercizio dell'attraversamento della nuova ferrovia dalla Stazione centrale al porto di Napoli, colla diramazione dai Granili alla vecchia stazione di Castellamare.

Colla Ditta Ernesto Breda e Compagnia, di Milano, per fornitura di N. 35 cilindri per locomotive. Importo L. 22,400.

Colla Società Anonima italiana ausiliare di strade ferrate, ecc., in Torino, per fornitura di N. 337 paia di ruote a disco con cerchioni in acciaio assicurati alla corona con cerchietto di sicurezza, montati su assi da 12 tonnellate. Importo L. 129,980.

><

Ci consta che la Società Mediterranea ha rassegnato al Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il progetto pel raddoppio del binario sul tronco Pignataro-Capua della direttissima Roma-Napoli, colle proposte di esecuzione dei lavori *a prezzo fatto*.

La lunghezza complessiva del tronco è di m. 8,319.79.

Il tempo utile per la completa ultimazione dei lavori venne stabilita in 12 mesi, decorrendi dalla data del verbale di consegna.

><

Sappiamo che la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate un progetto di raccordo della Ferrovia Parma-Spezia colla linea Ligure in prossimità del Casello 88, e precisamente nel punto in cui devesi costruire la Stazione di Vezzano, allo scopo di mettere in comunicazione le due linee fra di loro, per dar mano alla posa dell'armamento da Fornola a Pontremoli ed anche nell'interesse dei tronchi centrali ancora in costruzione.

><

Le ferrovie estere partecipanti al servizio diretto italo-germanico-belga-olandese-inglese, via Gottardo, Brennero e Pontebba, avendo attuato col 1° gennaio del corrente anno dei prezzi speciali per le derrate alimentari a vagone completo ed a piccola velocità accelerata, applicabili in sostituzione a quelli per la grande velocità portati dalle cessate tariffe speciali del 15 febbraio 1884, la Società della Rete Mediterranea, presi gli opportuni accordi colle Amministrazioni interessate, ha riprodotto, per norma e conoscenza del pubblico, i suddetti nuovi prezzi riunendo in un'unica *tariffa speciale comune* anche quelli pel percorso italiano stabiliti dalla tariffa speciale n. 55 a piccola velocità accelerata, rendendo in tal modo possibile l'eseguimento dei trasporti in servizio diretto.

Le condizioni per l'applicazione della nuova tariffa speciale comune risultano dalla tariffa stessa; nondimeno alle stazioni ammesse furono impartite più dettagliate istruzioni, affinchè possano, se del caso, fornire ulteriori informazioni nell'interesse degli speditori.

La predetta nuova tariffa speciale comune trovasi vendibile presso le principali stazioni ammesse al detto servizio, al prezzo di L. 0.50 per cadaun esemplare.

><

Avanti ieri, al Ministero dei lavori pubblici, ebbe luogo l'incanto per l'importante appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle due sponde del Tevere, dal Mattatoio al ponte Elio per l'ammontare complessivo di L. 11,003,200 (V. N, 5 del *Monitore*).

Aperte le schede, si constatarono le seguenti offerte:

Cottrau, L. 8; Five-Lille, L. 9,80; Tschoke e Terrier, L. 10; Ottavio Levi, L. 11,51; Belluni e Basevi, L. 11,57; Marotti e Frontini, L. 14,70; Di Lorenzo, L. 15,16; Menotti L. 16; Cesaroni, L. 19,15; ing. Ottavi, L. 21,01.

L'offerta del signor Ottavi, essendo la migliore, fu ad esso provvisoriamente aggiudicato l'appalto.

Tra breve avrà luogo l'offerta di vigesima, ed allora si farà l'aggiudicazione definitiva.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenuti dal R. Ispettorato alla Società del Mediterraneo:

L. 382,880 occorrenti per procedere all'esproprio dei terreni fra Rivarolo e Sampierdarena, sui quali verranno costruite le nuove officine di riparazione dei veicoli.

L. 8,700 per la costruzione di un muro sottoscarpa di difesa presso la stazione di Catona, sulla linea Reggio-Bagnara.

L. 1,500 pei lavori d'arginatura del torrente Scaccioti, lungo la linea da Reggio a Villa S. Giovanni.

L. 11,400 per la esecuzione dei lavori d'ampliamento del fabbricato passeggeri di Salbertrand, sulla linea Bussoleno-Confine francese.

L. 7,630 pei lavori d'ampliamento dello scalo di Morolo, sulla linea Roma-Napoli.

L. 1,460 per la costruzione di un muro a sostegno e sistemazione di due tombini presso la fermata Cappella dei Moreri, sulla linea Pinerolo- Torre Pellice.

L. 440 per l'applicazione dei dischi fanali agli scambi estremi delle stazioni di Lissone e Carimate.

L. 282 per l'applicazione della serratura a chiave alle porte di comunicazione fra le due classi nelle vetture intercomunicanti del tipo economico AB, 055 al 066.

><

Sappiamo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto di costruzione di un ponte in ferro sul naviglio della Martesana fuori di Porta Nuova, stato presentato dal Municipio di Milano.

><

Il Consiglio superiore delle tariffe si riunirà in Roma ai primi di marzo per deliberare sui seguenti quesiti: — Come debba intendersi che due o più speditori si trovino nei rapporti colla strada ferrata, in pari condizioni, perchè essa sia tenuta ad usar loro parità di trattamento. — Domanda dell'Associazione serica per ribassi di tariffa sui trasporti bozzoli e cestoni vuoti. — Se siano da approvarsi le disposizioni proposte per regolare il trasporto del bestiame in ferrovia, e siano ammissibili le nuove tasse per la disinfezione nei casi di malattia, tenendo conto delle raccomandazioni fatte dall'onorevole Miraglia nella relazione sull'inchiesta delle tariffe doganali, parte agraria. — Se sia da approvarsi una tariffa locale pei trasporti di vini provenienti dalla linea Siracusa-Messina e destinati a quest'ultima stazione.

><

In seguito ad approvazione Ministeriale, a cominciare dal 16 corrente, le stazioni del tronco Avellino-Prata-Pratola furono ammesse a fruire di tutte le tariffe locali alle quali è ascritta la linea Cancello-Avellino, e cioè delle tariffe N. 201, 202, 203, 204 A e B, 205, 207 A, 212, 404 e 407.

Della stessa facilitazione fruiranno pure man mano che verranno aperte all'esercizio ed ammesse alla P. V. le stazioni del tronco Prata-Pratola-Benevento che rimane a completare l'intera linea Avellino-Benevento.

Dalla data anzidetta la stazione di Sedico-Bribano della linea Cornuda-Belluno venne ammessa a fruire della tariffa locale N. 221 P. V. pei trasporti di vitriolo verde.

><

In seguito pure ad autorizzazione Ministeriale, a cominciare dal 16 corrente andarono in vigore le seguenti aggiunte e modificazioni alle tariffe, edizione 1° luglio 1885.

Nella nomenclatura delle tariffe N. 50 e 55 P. V. accelerata le voci attuali « *pesce fresco o marinato, pesce sotto olio, pesce salato od in salamoia* » sono sostituite dalla seguente « *pesci freschi, secchi ed in qualunque altro modo preparati compresi i pesci vivi* ».

Nella nomenclatura a pag. 79 è aggiunta la voce « *canape del Bengala* » coll'indicazione della classe 4 W e della tariffa speciale comune N. 107, serie E, pag. 173.

La stessa voce va poi aggiunta alla tariffa N.107, serie E.

><

Un avviso dell'11 febbraio corr., della Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo previene il pubblico che, a datare dal 16 di questo mese, l'orario per il ricevimento e la riconsegna delle spedizioni a grande e piccola velocità attualmente in vigore nelle stazioni della Rete, rimane abrogato e sostituito da altro, concordato colle ferrovie Adriatiche per quanto riguarda le stazioni comuni, e debitamente approvato dal Ministero, a senso dell'art. 7° della Tariffa.

Il nuovo orario viene indicato nel detto avviso, e si può conoscere rivolgendosi alle stazioni.

><

Annunciamo che col 16 corrente mese andò in vigore il servizio del noleggio guanciali sulle ferrovie della Rete Mediterranea da Modane, Ventimiglia e Milano per Roma. Siamo lieti di confermare che cotesto servizio di grande comodità è già apprezzato dal pubblico, come si ebbe a constatare in questi primi giorni.

><

Nel precedente numero abbiamo accennato ai lavori del grande viadotto sull'Adda, in servizio della ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno, mentre si avrebbe dovuto riferire al ponte sull'Adda presso Lecco, per la ferrovia Lecco-Como, con fondazioni ad aria compressa, di cui si è ripetutamente parlato.

Come è noto, il gran viadotto sull'Adda è costrutto dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, ed i lavori in campagna per la costruzione del gran ponte di servizio comincieranno ben tosto.

><

I Ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio hanno autorizzata, con loro recente decreto, la istituzione e l'applicazione, in via di esperimento, a decorrere dal 16 dicembre 1886, della tariffa locale N. 201 P. V., valevole pei trasporti in servizio interno della rete Sicula, delle lastre di vetro per finestre, in casse, tanto senza vincolo di peso minimo di 8 tonnellate, coi prezzi e le condizioni risultanti dalla proposta fatta dalla Società esercente le ferrovie predette.

><

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici si è pronunciato favorevolmente sui seguenti progetti:

Sostituzione di una galleria artificiale lungo il tronco Fognano Marradi nella linea Faenza-Firenze.

Ampliamento della stazione di Tortoreto nella ferrovia Bologna Otranto.

Provvista di 280 carri *F* per le ferrovie complementari della rete Adriatica.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale della rete Adriatica ha presentato all'approvazione del Governo i seguenti progetti:

Impianto nella stazione di Monterotondo di una piattaforma di m. 4.50 e di un binario trasversale per l'allacciamento colla Fornace De-Niccolò. Spesa presunta L. 7200;

Consolidamento del rilevato stradale fra i Km. 15 + 550 e 18 + 350 linea Parma-Brescia-Iseo, tronco Colorno-Mezzano Rondani. Spesa presunta L. 160,000;

Costruzione di un pozzo e impianto delle macchine occorrenti alla alimentazione del rifornitore della stazione di Verona P. V. Spesa presunta L. 8080;

Vagliatura e ricarico della massicciata per m. 2200 di binario nella stazione di Reggio Emilia. Spesa presunta L. 7500;

Impianto di una gru da pesi della portata di 10 tonn. nella stazione di Ferrara. Spesa presunta L. 12,000;

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Giardinetto Troia, linea Foggia-Napoli. Spesa presunta L. 10,500.

Ferrovie Alessandria-Novi-Piacenza. — Il 15 corrente ebbe luogo l'assemblea generale degli azionisti della Società concessionaria delle strade ferrate da Alessandria a Novi e Piacenza, alla sede della Società stessa in Torino.

La relazione del Consiglio di Amministrazione ricordò che nella precedente assemblea del 30 luglio 1886 gli amministratori avvertivano che non erano in condizione di presentare il bilancio di tutto l'anno 1885, ma soltanto i conti dell'esercizio dal 1° gennaio a tutto giugno di quell'anno, che vennero approvati. Ora presentarono all'assemblea il conto profitti e perdite del secondo semestre 1886 ed il bilancio generale di tutta la detta annata.

Tale ritardo fu una conseguenza inevitabile della natura stessa della Società, perchè essendo l'esercizio delle linee sociali in mano d'altri, non è mai possibile avere in tempo utile i conti dell'esercizio per la compilazione del bilancio sociale. Però quel ritardo, che fu conseguenza del passaggio dell'esercizio delle linee dall'Amministrazione delle Ferrovie Alta Italia alla Società per la Rete Mediterranea, è a sperarsi non si debba più verificare per l'avvenire, e che perciò quind'innanzi si potrà nel mese di luglio almeno, come pel passato, tenere l'assemblea per l'approvazione del bilancio dell'esercizio precedente.

Il bilancio totale dell'esercizio 1885 si chiude all'attivo ed al passivo colla cifra di lire 23,552,612.01.

Il conto profitto e perdite del secondo semestre 1885 si chiude con un *avere* di lire 1,293,428.15 e con un *dare* di lire 232,653.83, e in conseguenza con un attivo di lire 1,060,774.32.

Sopra tale somma gli amministratori proposero di distribuire alle azioni pel secondo semestre 1885, oltre le lire 12.50 di interessi già pagati, altre lire 12.50 a titolo di dividendo.

Con questa somma e con quella già precedentemente distribuita in conseguenza delle deliberazioni dell'assemblea del 30 luglio 1886, ogni azione verrà a percepire tra interesse e dividendo il 10 p. 0|0.

La somma totale che verrebbe così distribuita pel secondo semestre 1885 ascende a lire 878,750; si avrebbe un avanzo di lire 182,024.32, che la relazione propose di mandare alla riserva.

Tali proposte del Consiglio vennero approvate all'unanimità.

Nell'assemblea stessa non si procedette a nomine di amministratori e di sindaci, essendo essa stata quasi una continuazione dell'altra assemblea ordinaria, che ha avuto luogo il 30 luglio 1886.

Ferrovie Torino-Cuneo-Saluzzo. — Il 16 corr. ebbe pure luogo in Torino l'assemblea generale degli azionisti di questa Società.

Il Consiglio di amministrazione, nella sua relazione, ricordò non essere possibile per questa Società tenere l'assemblea entro i tre mesi dalla chiusura dell'esercizio sociale, come vorrebbe la legge, perchè essendo nelle mani d'altri l'esercizio delle linee sociali, non si potè mai avere i conti dell'esercizio di un'annata entro i tre mesi successivi.

La stessa relazione espose poi i motivi per cui nell'assemblea del luglio 1886 non fu possibile presentare il bilancio di tutto il 1885, ma soltanto i conti dell'esercizio del 1° semestre di quell'anno, che furono approvati.

Ora si presentò alla discussione degli azionisti l'intiero bilancio del 1885 ed il conto profitti e perdite del 2° trimestre dell'anno stesso.

Il bilancio dell'annata 1885 si chiude all'attivo ed al passivo nella cifra di lire 25,385,296.98.

Il conto profitti e perdite dal 1° luglio al 31 dicembre 1885 si chiude con un *avere* di lire 562,226.29, e con un *dare* di lire 314,779.76.

In conseguenza vi ha un attivo pel secondo semestre 1885 di lire 247,446.53.

Sopra tale somma gli amministratori proposero di distribuire pel secondo semestre 1885 alle azioni che sono state tolte dalla circolazione lire 11.45 per ciascuna, ed alle 296 azioni ancora in circolazione lire 10 per azione.

La somma totale che verrebbe così distribuita sarebbe di lire 247,015.58.

In conseguenza si avrebbe un avanzo di lire 490.93 sul conto particolare delle azioni ancora in circolazione, che il Consiglio propose di mandare in aumento del conto stesso.

Poste ai voti tutte le suespresse proposte, vennero dall'assemblea approvate all'unanimità.

Non furono nominati nè amministratori, nè sindaci, perchè non era il caso; giacchè l'assemblea non era stata che il seguito e quasi una continuazione di quella, pure ordinaria, che ha avuto luogo il 30 luglio 1886.

Ferrovie complementari Sarde. — La Società Concessionaria delle ferrovie secondarie della Sardegna ha presentato all'Ispettorato Generale il progetto definitivo del 2° tronco Colangianus-Tempio e variante di Lusas nella ferrovia Monti-Tempio.

Ferrovia Belluno-Agordo. — Alle notizie pubblicate nel numero precedente, aggiungiamo che il sig. Cesare Tomè, ff. di Sindaco del Comune di Agordo « reputando di sommo interesse — com'egli scrive al Ministro dei Lavori Pubblici — il conoscere con qualche esattezza quale traffico potrà aver luogo sulla ferrovia Belluno-Agordo, e persuaso che un tale criterio possa servire di guida al Governo nella ripartizione dei 1000 chilometri di linee complementari, delle quali la Belluno-Agordo, entrerebbe a far parte » ha dato incarico all'ingegnere civile signor Carlo Pezzè, di redigere « uno studio particolareggiato sulle condizioni commerciali del Distretto di Agordo, in base a cui fosse possibile determinare il probabile reddito chilometrico della linea ». Ne pubblica ora il risultato in un opuscolo intitolato: *Studii economici sulla ferrovia Belluno-Agordo*, Milano, tip. del Riformatorio 1886.

L'opuscolo, diviso in tre parti, contiene: Prospetto dei principali prodotti, importazioni ed esportazioni nel Distretto di Agordo. - Note e cenni statistici sulle principali produzioni del Distretto di Agordo. - Determinazione del reddito probabile della ferrovia Belluno-Agordo in base al solo traffico attuale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi nel 1886. — Dal *Journal officiel* riproduciamo la situazione delle ferrovie francesi e algerine al 31 dicembre 1886.

Risulta da quella situazione che durante il 1886 furono aperti all'esercizio 692 chilometri di nuove linee nella rete d'interesse generale. Mercè poi il passaggio nella rete accennata di un certo numero di linee di interesse locale, la cifra da 692 sale a 733 chilometri. Al 31 dicembre la lunghezza totale delle linee esercitate era di 31,211 chilometri contro 30,478 al 31 dicembre 1885.

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1886 furono concessi nella rete d'interesse generale 675 chilometri di ferrovie, da cui sottraendo 45 chilometri di concessione abbandonata, la lunghezza concessa nel 1886 si riduce a chilometri 630. Al 31 dicembre 1886 la lunghezza concessa elevavasi a chilometri 38,086 contro 37,456 al 31 dicembre 1885.

Per ciò che riguarda la rete di interesse locale, si aprirono per questa nel corso del 1886, 103 chilometri di nuove vie, ciò che porta a chilometri 1,875 la lunghezza esercitata alla fine di dicembre 1886, invece di 1,772 al 31 dicembre dell'anno precedente. Durante lo stesso periodo di tempo furono concessi 131 chilometri di nuove vie, e la lunghezza concessa, che era di chilometri 3,556 alla fine di dicembre 1885, saliva a chilometri 3,687 alla fine di dicembre ultimo scorso.

La lunghezza in esercizio delle strade ferrate algerine, che era di chilometri 1810 al 31 dicembre 1885, saliva a 2,021 alla fine di dicembre 1886 in seguito all'apertura di 211 chilometri. La lunghezza concessa nel 1886 sulla stessa rete era di chilometri 199, per cui la lunghezza complessiva raggiunse la cifra di chilometri 2,913 contro 2,714 alla fine del 1885.

La situazione delle ferrovie delle colonie alla fine del 1886 era identica a quella risultante alla fine del 1885, cioè a dire 605 chilometri concessi e 316 in esercizio.

Ferrovia del Gottardo. — Il *Bund* dice confermarsi la notizia che la Ferrovia del Gottardo, qualora vi acconsentano anche i governi di Germania e d'Italia, avrebbe assunto l'obbligo di porre un secondo binario in un termine di dieci anni.

Ferrovia della Splügen. — Sabato scorso si radunarono nella sala del governo di Zurigo i rappresentanti dei cantoni di S. Gallo, dei Grigioni, di Glarona e di Zurigo per discutere intorno alla costruzione della strada ferrata dello Spluga.

Ferrovia del Pilato. — Il programma di lavoro per l'esecuzione della ferrovia del Pilato per l'anno 1887, prevede un grande sviluppo. Per la fine di giugno dovrà essere terminata la linea fino ad Aemsigen (metà strada) e per la fine dell'anno dovranno essere terminati 3500 m. dei 4500 metri di cui si compone l'intiera linea. Presentemente si lavora ai due tunnels a metà montagna, e malgrado l'inverno, sono ancora impiegati circa 120 operai; nel mese di marzo, questo numero sarà portato da 400 a 500.

Ferrovie Turche. — Il *Mizan*, giornale ebdomadario turco, pubblica una nota sulle ferrovie dell'Anatolia, che ha tutto l'aspetto di un comunicato.

Secondo questo giornale, il Consiglio dei Ministri aveva adottato il progetto dei sigg. Alt e Seefelder, concessionarii della linea d'Aïdar-Pacha, consistente nell'esecuzione delle due linee Ismidt-Angora e Angora-Diarbekir.

Gli autori di questo progetto non avendo dato al Governo tutte le assicurazioni che esso reclamava, il Sultano ha ordinato di affidare questa impresa a una compagnia più potente.

In seguito a questo ordine imperiale, la Porta ha comunicato delle offerte ai sigg. Pressel e Donon. Il nuovo progetto sarebbe più vasto e comprenderebbe 4,000 chilom. circa da costruirsi nell'Asia minore. Le linee progettate sono:

1° Arteria principale che si stacca da Ismidt, traversa l'Anatolia e la Mesopotamia e mette capo a Bagdad;

2° Una linea che partendo da Youmourtalik, del golfo di Alessandretta, vada a raggiungere l'arteria principale a Konieh con diramazioni su Erzindjan e Erzeroum;

3° Linea d'Adana, Marah e Diarbekir;

4° Linea del littorale del mar Nero, che parta da un punto della provincia di Trebisonda congiungendosi nella provincia di Siwas colla linea di Bagdad;

5° Infine, prolungamento della linea di Magnésie per Kara-Hissar e Kuttahia, e di quella d'Aïdin per Kir-Chehir e Konieh affinchè le due linee si congiungano alla grande linea di Bagdad.

Ferrovia di circomvallazione di Costantinopoli. — Si annuncia la prossima pubblicazione di un *iradé* che accorda ai sigg. barone di Vandaure e Toucas la concessione di una ferrovia di circomvallazione a Costantinopoli.

Ferrovie birmane e siamesi. — Nella Birmania inglese esistono già due linee ferroviarie che si dirigono verso il Nord e uniscono Rangoon, una con Prome, l'altra con Taungoo. Ognuna di queste linee ha 162 miglia (m. 260,158) di lunghezza. Lo scartamento delle rotaie è di 1 metro. La linea di Prome costò (dopo il rimpiazzamento dei ponti in legno costrutti in principio, con opere d'arte in metallo o in muratura) L. s. 8,700, ossia fr. 217,500 per miglio di 1,609 metri, cioè fr. 135,000 al chilometro. Quella di Taungoo L. s. 7,400 al miglio, ossia 115,000 fr. circa al chilometro. La linea di Prome, aperta nel 1877, rende il 6 per 0[0 del capitale impiegato nella sua costruzione e si attendono risultati ancor migliori per la linea di Taungoo.

Nel regno di Siam proponesi di riunire Bankok, capitale che conta 500,000 abitanti, a Maulmain. Questa ultima città, di 300,000 anime, è considerata come uno dei centri più importanti del commercio inglese in questa parte del mondo. Il traffico tra Bankok e Maulmain sarebbe necessariamente considerevole.

Sul territorio siamese, la parte di linea compresa tra Bankok e Maulmain avrebbe una lunghezza di 275 miglia (442,600 metri).

Raheng è a 160 miglia (m. 257,500) all'est di Maulmain e la frontiera divide questa distanza in due parti uguali. Così adunque la linea Bankok-Maulmain avrebbe una lunghezza totale di 435 miglia (700,000 metri), dei quali 80 miglia (128,000 metri) sul territorio inglese.

Dopo aver costruita questa ferrovia, trattasi di prolungare la linea siamese da Raheng fino all'estremità settentrionale del regno di Siam, cioè sino a Kiang-Khong, ciò che rappresenta uno sviluppo di 300 miglia (482,800 m.). La linea verrebbe infine prolungata attraverso gli Stati della Birmania superiore. Per raggiungere la frontiera chinese a Ssummao o Esnok, bisognerebbe superare una distanza di 250 miglia (402,300 metri). Le linee progettate avrebbero così una lunghezza di 985 miglia (1,585,000 m.). Il costo di questa rete si valuta a L. s. 8,000,000, ossia L. s. 8,122 il miglio.

Da Maulmain alla frontiera inglese, verso Raheng, bisogna attraversare due fiumi importanti: l'Alteran e l'Houngdram; si deve salire fino a 1,600 piedi (480 metri) sul livello del mare; la linea frontiera è a 640 piedi (192 metri) d'altitudine.

Da Raheng a Bankok il paese è quasi intieramente piano; vi è adunque il pericolo di inondazioni, e bisognerebbe, per evitarle, mantenersi a un'altezza media di 9 piedi, ossia m. 2.70 sul livello del suolo.

Da Raheng, dirigendosi verso la frontiera chinese, si arriva all'altezza di 763 piedi (228.90 m.) a Lakong, poi si sale gradatamente fino a 1564 piedi (469.20 metri) per ridiscendere in seguito a 1,347 piedi (404 metri).

Sulla frontiera chinese, presso il termine della linea, si trovano le provincie del Junnam, che possedono una popolazione di 5 milioni d'abitanti, di S'Ochan con 21 milioni d'abitanti, di Kwureichtan con 5 milioni di abitanti e di Kwaugsi con 7 milioni d'abitanti.

Ritornando alla linea di Rangoon-Taungoo, che si propone di prolungare fino a Mandalay, si dovrebbero costruire 230 miglia, ossia 370,100 metri di binario. Per arrivare poi a Bhamo, bisognerebbe superare una distanza di 200 miglia, ossia 321,800 metri. La congiunzione di queste due linee colla rete attuale delle ferrovie indiane richiederebbe un ulteriore sviluppo di 250 miglia (402,300 metri). In totale adunque 680 miglia (1,094,000 metri) di ferrovia.

I due principali progetti ultimamente pubblicati sarebbero fatalmente incompleti, se non si stabilisse una congiunzione tra le due reti separate che si vuole costruire. Così proponesi di unire Maulmain, punto estremo della rete siamese, colla linea Rangoon-Taungoo, base di quella che si può chiamare la rete indiana. La lunghezza di questa linea di congiunzione sarebbe di 125 miglia (201,200 m.) solamente. Grazie a questo insieme di lavori, le città estreme delle Indie sarebbero poste in relazione immediata coi principali centri commerciali della Birmania e con Bankok, capitale del regno di Siam.

Ecco come si suddividerebbe lo sviluppo totale di queste ferrovie:

Rete siamese	985 miglia	= 1,585 Km.
Rete indiana	680 »	= 1,094 »
Congiunzione delle due reti	125 »	= 201 »
Totale	1,790 miglia	= 2,880 Km.

Prendendo come prezzo medio d'impianto L. s. 8,122 per miglio, circa fr. 128,979 per chilometro, la spesa totale ascenderebbe a L. s. 14,538,380, ossia fr. 363,459,500.

(Engineer).

Notizie diverse

Consiglio superiore dei lavori pubblici — In esecuzione dell'art. 9 della legge sul Genio Civile, con recente Decreto Reale sono stati assegnati alle sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici gl'ispettori del Genio civile qui sotto indicati:

1. *Sezione:* Vitali comm. Augusto, *presidente.* — Poggi comm. Francesco. — Becchi comm. Gian Domenico. — Comotto comm. Paolo. — Marzocchi comm. Giulio. — Malvezzi cav. Gian Domenico. — Delfino comm. Giovanni.

2. *Sezione:* Bompiani comm. Gaetano, *presidente.* — Betocchi comm. Alessandro. — Natalini comm. Pompeo. — Milesi comm. Sereno. — Susinno comm. Gabriele. — Lanciani comm. Filippo. — Zainy comm. Domenico. — Beroaldy cav. Carlo. — Cornaglia cav. Paolo. — Zucchelli cav. Giacomo. — Cintio cav. Raffaele. — Fornari cavaliere Giovan Battista.

3. *Sezione:* Ferrucci comm. Antonio, *presidente.* — Valsecchi comm. Pasquale. — Borgnini comm. Giovanni. — Schioppo comm. Vincenzo. — Artom comm. Emanuele. — Passerini comm. Dionisio. — Chiomenti cav. Giuseppe. — Ripa di Meana comm. Luigi.

Circoli Governativi d'ispezione della rete Mediterranea. — Pubblichiamo qui appresso l'elenco dei funzionari del R. Ispettorato assegnati ai circoli di ispezione per la sorveglianza dell'esercizio, sulle linee della rete Mediterranea, a tutto il 31 dicembre 1886:

Circolo di Torino. — Crosa ing. cav. Vincenzo, ispettore-capo. — Venazzi cav. Alessio, ispettore. — Bovio comm. Filiberto, id. — Olivieri Giuseppe, sotto-ispettore. — Bernasconi ing. Giovanni, id. — Livraghi Achille, id. — Monacelli ing. Giuseppe, id. — Boschi ing. Leonida, ispettore allievo. — Majoli ing. Luigi, id. — Bozino ing. Gio. Batt., id. — Banaudi ing. Francesco, ing. del genio civile. — Dogliotti ing. Giuseppe, id. id. — Bona Maurizio, aiutante id.

Sezione di Genova. — Ighina cav. Giovanni, ispettore. — Bini cav. ing. Felice, sotto ispettore. — Maineri Ottavio, ispettore allievo.

Sezione riscontro prodotti (in Torino). — Foresto cavaliere Serafino, ispettore. — Pettiti Carlo, ispettore allievo.

Circolo di Milano. — De Casa ing. cav. Stefano, ispettore. — Paria cav. Emilio, id. — Sirtori cav. ing. Giuseppe, id. — Bianchini ing. Etelredo, sotto ispettore. — Casanova Gabrio, id. — Sironi ing. Giulio, id. — Carloni avv. Cesare, id. — Pagano ing. Giuseppe, id. — Cavalieri Pietro, ispettore allievo. — Belgrano Alberto, id.

Sezione di Novara. — Calvi Alessandro, sotto ispettore.

Sezione riscontro fondi di previdenza (in Milano). — Marucco cav. ing. Antonino, sotto ispettore. — Pomi Pietro, ispettore allievo.

Circolo di Firenze. — Niccolari cav. ing. Vincenzo, ispettore-capo. — Livraghi cav. ing. Enrico, ispettore. — Zanetti cav. Daniele, id. — Sugliano ing. Luigi, id. — Quaglia ing. Gio. Batt., sotto ispettore. — Romanelli ing. Gaetano, id.

Sezione di Pisa. — Buffa cav. ing. Pasquale, ispettore. — Pini-Palmieri Eugenio, ispettore allievo.

Sezione riscontro fondi di previdenza (in Firenze). — Amante cav. ing. Gaetano, ispettore. — De Benedetti Davide, ispettore allievo.

Sezione riscontro prodotti. — Ferretti cav. Paolo, ispettore. — Chellini Giuseppe, sotto ispettore. — Besio-Caviglia Francesco, ispettore allievo. — Boero Francesco, id.

Circolo di Roma. — Talocci ing. cav. Stefano, ispettore. — Angeli cav. Luigi, sotto ispettore. — Vassalli ing. Telemaco, id. — Tamajo Michele, id. — D'Ambrosio Edoardo, id. — Tomasuolo ing. Simone, ispettore allievo.

Circolo di Napoli. — Zocchi cav. ing. Ernesto, ispettore-capo. — Tarantini cav. ing. Serafino, ispettore. — Grossi ing. Antonio, sotto ispettore. — Marino Raffaele, id. — D'Agostino ing. Gustavo, id. — Freri Sebastiano, ispettore allievo. — Grassi Alfredo, aiutante del genio civile.

Repressione del contrabbando. — Il Ministero delle Finanze, visto che il contrabbando in genere e quello degli spiriti in ispecie va da qualche tempo assumendo vaste proporzioni, si è proposto di adottare tutte quelle misure reputate efficaci per reprimerlo, allo scopo di tutelare così non solo gli interessi dell'Erario, ma ancora quelli dell'onesto commercio che non può sostenere la concorrenza dei frodatori della gabella.

A tale intento, e sulla domanda del Ministero stesso, le Amministrazioni delle ferrovie del Regno si sono messe d'accordo per ammettere che gli Agenti di Finanza, aventi grado pari o superiore a quello di Ufficiale, possano visitare i registri delle stazioni per essere in grado di seguire con occhio vigile il movimento sulle ferrovie delle merci che sogliono essere contrabbandate.

L'esame dei registri delle spedizioni in arrivo e partenza può essere fatto in tutte le stazioni poste entro o fuori la zona di vigilanza doganale e l'Agente di Finanza che ne è incaricato deve rivolgere la sua domanda al Capo della Stazione e compiere il suo mandato con riguardo alle esigenze del servizio ferroviario, in guisa che questo non abbia ad esserne perturbato.

Le Stazioni dal canto loro procureranno di facilitare l'opera dei detti Agenti, col dare agli stessi quelle notizie che potessero riuscire utili per la repressione del contrabbando.

A tale riguardo un ordine di servizio della Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo fa notare che le merci di contrabbando possono essere sequestrate in qualsiasi posto della rete e che il sequestro apre a favore degli Agenti scopritori il diritto ad ottenere una parte del prezzo della merce sequestrata e delle multe pagate dai contravventori.

Così pure fa osservare che chiunque del personale venisse scoperto di aver preso parte o favorito in qualsiasi modo il contrabbando sulle linee ferroviarie, verrà senza altro immediatamente licenziato dal servizio, e ciò senza pregiudizio del procedimento giudiziale che l'Amministrazione delle Gabelle credesse di promuovere a suo carico.

Disastro ferroviario. — Su questo disastro, accennato dai dispacci della Stefani, abbiamo da Nuova-York:

Alle due di mattina del 5 corr. è successa una orribile disgrazia al treno espresso fra Boston e Montreal sulla Vermout Central ferrovia: il treno portava dei passeggieri a Montreal per il carnevale nel palazzo di ghiaccio. Partito dalla stazione di White River e giunto a Wess Hartford, a 200 metri dal ponte, si ruppe una rotaia.

La locomotiva coi carri dei bagagli e della posta si divisero dal rimanente e passarono bene il ponte lungo 650 piedi, ma i sleeping-cars e gli altri vagoni abbandonarono le rotaie, e correndo verso il ponte lo presero di fianco, e, rompendolo, caddero con una parte della costruzione dall'altezza di 50 piedi nel fiume gelato. I vagoni nella caduta si capovolsero, presero fuoco e bruciarono. Molti dei disgraziati passeggieri erano imprigionati nei *coupés*, e bruciarono miseramente sotto gli occhi degli accorsi, impotenti a salvarli, e per soprappiù era impossibile, causa il ghiaccio, di trovare acqua per spegnere le fiamme. Le grida dei feriti straziavano il cuore. Il numero dei passeggieri è creduto di 80, di cui finora furono estratti vivi 26. Ma di questi qualcuno moriva poco dopo, in conseguenza delle gravi ferite riportate.

Il numero dei morti è calcolato da 50 a 60, e si crede

che la più gran parte di essi sia bruciata e schiacciata, la minore affogata. Trenta cadaveri furono estratti assolutamente irriconoscibili.

Altri 14 hanno potuto essere identificati. Sul ghiaccio è un vagone che non si è ancora potuto avvicinare, ma che si crede contenga almeno 20 persone. Se ciò sarà vero, allora le vittime sorpasseranno le 60, non contate le persone che saranno state affondate dal ghiaccio. Qualcuno crede che nel treno vi fossero più di 100 persone, ma non si può saper nulla, poichè il conduttore, che vive, ma fu gravemente ferito, aveva appena cominciato a raccogliere i biglietti.

Il fuoco durò per mezz'ora, e varii dei disgraziati imprigionati lo videro avvicinarsi ai loro vagoni senza la speranza di poter fuggire, e tranquillamente aspettando l'avvicinarsi della morte, diedero l'addio ai loro amici, impotenti di disperdere in tempo le rovine ammonticchiate sopra di loro.

Questa catastrofe è fra le più terribili che siano mai successe nel Canadà.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 19 febbraio 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 742
» »	Mediterranee	» 569
» »	Sicule	» 623
» »	Sarde (preferenza)	» 280
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 416
» »	Gottardo	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 543
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 300
» »	Monte Cenere	» 515
» »	Novara-Seregno	» 259
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 318
» »	» 2ª emiss.	» 313
» »	Centrale Toscana	» 530
» »	Meridionali	» 322
» »	Sarde, serie *A*	» 326
» »	» serie *B*	» 319
» »	» 1879	» 324
» »	Pontebba	» 485
» »	Nord-Milano	» 278
» »	Meridionali Austriache	» 314

CONVOCAZIONI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Gli Azionisti di questa Compagnia sono convocati in assemblea generale per le tre pomeridiane del giorno 10 marzo p. v., alla sede della Compagnia per: I. Relazione del Consiglio d'amministrazione; — II. Presentazione del bilancio consuntivo del 1886 e del bilancio preventivo del 1887, e relative deliberazioni; — III. Rinnovazione parziale del Consiglio di amministrazione; — IV. Nomina dei sindaci e supplenti per l'anno corrente; — V. Modificazioni da apportarsi ai vigenti statuti della Compagnia per attuare l'ammortizzazione delle azioni sociali, deliberata dall'assemblea straordinaria delli 23 ottobre 1886; — VI. Presentazione per l'approvazione dell'assemblea della tabella portante il reparto del numero di azioni da ammortizzarsi ogni anno.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Vetralla (23 febbraio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di vari tratti di fogne a complemento della fognatura già costruita. Importo L. 13,849.43. Cauzione L. 600. Lavori compiuti in 6 mesi. Fatali 16 marzo.

Comune di Farra di Soligo (28 febbraio, ore 9 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione delle due strade del *Musil* per mettere in comunicazione Farra con Sernaglia e *Rondin* per congiungere col S. Martino con Sernaglia stessa. Importo L. 26,249.62 per quella del *Musil* e L. 14,328.90 quella *Rondin*. Lavori compiuti in 200 giorni. Cauzione provvisoria per la strada del *Musil* L. 2600, e 260 per spese d'asta. Per quella di *Rondin* rispettivamente L. 1500 e L. 150.

Comune di Vico Garganico (28 febbraio, ore 9 ant., 1ª asta). — Appalto del nuovo cimitero in questo comune. Importo L. 110,114.34. Lavori compiuti in 4 anni; quelli del 1° e 2° anno ammontano a lire 61,582; quelli del 3° a L. 27,183.84; quelli del 4° a L. 21,347.56. A disposizione dell'amministrazione L. 20,735.42. Il comune si riserva il diritto di fare eseguire o meno i lavori designati del 3° e 4° anno, o di farne eseguire una limitata porzione, senza che l'appaltatore si possa opporre. Cauzione provvisoria il ventesimo dell'importo dei lavori; definitiva L. 7000. Fatali a giorni 16.

Municipio di Corato (1 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per la rinnovazione del lastricato del Corso principale della città a pietra vulcanica. Importo L. 243,675. Lavori compiuti in 2 anni. Deposito L. 12,150. Fatali a giorni 15.

Ministero dei lavori pubblici e prefettura di Napoli (2 marzo, ore 10 antim., definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dei lavori necessari per la sistemazione idraulica della pianura di Quarto, con l'incanalamento delle acque che si raccolgono in detta pianura portandole a scaricare a Licola, mediante un traforo attraverso il colle degli Spinelli. Importo ridotto L. 323,228.42. Lavori compiuti in tre anni. Cauzione provvisoria L. 25,000, definitiva L. 50,000.

Ministero dei lavori pubblici e prefettura di Napoli (3 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto della esecuzione dei lavori di gettate di scogli necessari pel rifiorimento e per la formazione delle scogliere di difesa ai moli del porto di Nisida, e della manutenzione delle opere d'arte per un sessennio dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1893. Importo L. 93,000. Cauzione provvisoria L. 3500, definitiva L. 7750. Fatali a giorni 15.

Municipio di Sasso-ferrato (3 marzo, ore 10 antimer., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto della costruzione e lavori tutti per la strada comunale obbligatoria Sasso-ferrato verso Pergola in provincia di Pesaro, terzo ed ultimo tronco dalla contrada Cabernardi alla parrocchia di Castagna sul confine. Fatali 4 aprile ore 12 meridiane (V. N. 2 del *Monitore*).

Prefettura della provincia di Cagliari (4 marzo, ore 10 antimeridiane, definitiva). — Appalto della costruzione di un ponte a sei arcate, di m. 6 caduna, nel torrente Tintinnau, lungo il secondo tronco della strada nazionale n. 75 Cagliari Terranuova, compreso fra Muravera e Tortolì. Importo ridotto L. 45,566.24. (V. N. 2 del *Monitore*).

Comune di Trinitapoli (4 marzo, ore 10 antimer., 1ª asta). — Costruzione del cimitero. Importo L. 33,700. Cauzione provvisoria L. 1300. Deposito per spese L. 400.

Città di Terni (4 marzo, ore 11 antimeridiane, 2ª asta per deserzione del 1° incanto — Appalto dei lavori di rinnovazione dei lastricati delle strade interne di questa città, denominate corso Vittorio Emanuele, via Cavour e via Garibaldi. Importo L. 101,400.82. La selciatura della via Garibaldi dovrà essere compiuta in giorni 60, in 50 quella della via Cavour, ed in 5 mesi quella del Corso Vittorio Emanuele. Cauzione provvisoria L. 4000; definitiva L. 8000. Si farà l'aggiudicazione anche con un sol concorrente. Fatali 25 marzo, ore 12 meridiane.

Direzione del Genio M. di Bologna. (5 marzo, ore 3 pomeridiane, unica e definitiva). — Appalto per la costruzione di un fabbricato per uso ufficio e servizii accessori della Direzione del laboratorio pirotecnico in Bologna. Importo L. 60,000. Lavori compiuti entro 180 giorni. Deposito L. 6000. Deposito per spese L. 700.

Regia Prefettura di Rovigo (5 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto della quinquennale manutenzione e rimonta con sasso trachitico Euganeo delle Scogliere a destra d'Adige nella sezione 2ª dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892 nei comuni di Lusia, Concadirame, Boara e S. Martino. Importo complessivo L. 85,500. Cauzione provvisoria L. 1700; deposito per spese L. 300. Fatali 21 marzo, ore 11 antim.

Prefettura della provincia di Aquila (7 marzo, ore 10 antimeridiane, 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di due varianti alla strada nazionale n. 47, della stazione ferroviaria di Sassa-Tornimparte alla Porta Romana di Antrodoco; la prima tra i ponticelli n. 50 e 52 (m. 436,79); la seconda tra i ponticelli 53 e 55 (m. 377,19). Importo complessivo L. 55,060. Lavori compiuti in 12 mesi. Cauzione provvisoria L. 5000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Regia Prefettura di Rovigo (7 marzo, ore 10 antim. 1ª asta). — Appalto della quinquennale manutenzione e rimonta, a mezzo di sasso trachitico Euganeo, delle scogliere che presidiano le opere di verde e il piede dell'argine destro di Adige nella sezione 1ª nei comuni di Villa d'Adige, Badia, Ledinara e Lusia. Canone annuo L. 11,428. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva L. 5000. Deposito per spese L. 300. Fatali 22 marzo, ore 11 antim.

Municipio di Venosa (7 marzo, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del 1° incanto) — Appalto della manutenzione della strada ob-

bligatoria appellata Terranera (m. 23,810.50) dall'abitato di Venosa alla nazionale di Canosa presso il fiume Ofanto. Durata dell'appalto 6 anni. Importo annuo L. 85,000. Aggiudicazione anche con un sol concorrente. Cauzione provvisoria L. 500; definitiva 1/2 annata del canone d'appalto.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di N° 14 ponti e ponticelli della ferrovia *Messina-Saponara*, per conto dell'onor. Impresa costruttrice Bianchi.

Deputazione provinciale di Pavia. — L'appalto per la costruzione della strada in Val Tidone, nell'asta del 24 gennaio a Pavia fu aggiudicato al sig. Todeschini Giacomo, domiciliato a Lecco, per L. 150,071.

Prefettura di Ferrara. — L'appalto per i lavori di difesa frontale ai froldi uniti in destra di Po, nell'asta del 10 febbraio a Ferrara fu aggiudicato al sig. Triossi Luigi, domiciliato a Ravenna, per L. 83,673.82 (V. N° 5 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Catania. — L'appalto per la costruzione di un fabbricato sul podere della scuola di Viticoltura ed enologia in contrada Fondaco del Parrino, nell'asta del 2 febbraio, fu aggiudicato al sig. Agostino Musumeci, domiciliato a Catania, per L. 69,090.

Prefettura di Roma. — L'appalto per i lavori relativi al tronco stradale comunale della chiesa La Donna in Alatri, nell'asta dell' 8 febbraio a Roma, fu definitivamente aggiudicato al sig. Malandrucco Pietro, domiciliato a Alatri, col ribasso del 6.80 0/0 su lire 44,751.10 (V. N° 5 del *Monitore*).

Prefettura di Pavia. — L'appalto dei lavori occorrenti alla definitiva sistemazione dell'argine destro di Po sul consorzio idraulico di Corona-Cervesina (m. 9785,56), nell'asta del 2 febbraio a Pavia, fu aggiudicato al sig. Rizzi Luigi, domiciliato a Piacenza, per L. 37,232.90 (V. N° 4 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare di Spezia. — L'appalto per la riduzione a Magazzini delle tettoie a mare dell'ex-lazzaretto Varignano, nell'asta del 7 febbraio a Spezia, fu aggiudicato al sig. Colombo Roberto, domiciliato a Spezia per L. 15,672.

Prefettura di Rovigo. — L'appalto per la sistemazione della banca di Po, al froldo Minuti Bocchi, nell'asta del 5 febbraio a Rovigo, fu aggiudicato al sig. Gilardi Giocondo, domiciliato a Rovigo, per L. 14,489.40.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dal 1° al 10 febbraio 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio: Rete principale	4027	4006		
» secondaria	423 — 4450	259 — 4265	185	—
Media in esercizio	4397	4204	193	—
Viaggiatori	1.032.792 85	1.106.622 19	—	73.829 34
Bagagli e Cani	54.180 36	51.866 46	2.313 90	—
Merci a G. e P. V. accelerata	275.920 17	270.836 05	5.084 12	—
Merci a P. V.	1.634.282 75	1.553.147 64	81.135 11	—
TOTALE	2.997.176 13	2.982.472 34	14.703 79	—
Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 10 febbraio 1887.*				
Viaggiatori	26.136.273 18	25.464.882 87	671.390 31	—
Bagagli e Cani	1.236.603 78	1.204.520 59	32.083 19	—
Merci a G. e P. V. accelerata	6.542.645 40	6.320.614 72	222.030 68	—
Merci a P. V.	32.993.370 33	32.063.625 96	929.744 37	—
TOTALE	66.908.892 69	65.053.644 14	1.855.248 55	—
Prodotto per chilometro.				
della decade	673 52	699 29	—	25 77
riassuntivo	15.216 94	15.474 23	—	257 29

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Dicembre 1886.

	Chil.	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	12	10.572 95	589 70	11.162 65
Torino-Lanzo	32	28.141 61	8.171 82	36.313 43
Settimo-Rivarolo	23	10.535 05	7.946 20	18.481 25
Santhià-Biella	30	28.378 24	18.685 65	47.063 89
Fossano-Mondovì	24	4.175 05	558 35	4.733 40
Sassi-Superga	3	249 45	—	249 45
TOTALE		82.052 35	35.951 72	118.004 07

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 1° al 10 Febbraio 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	3.559 55	12.878 80	1.109 80	2.527 10	916 50	2.601 05	1.612 05	3.403 30	4.427 35	1.322 95	606 80
Bagagli	44 15	190 85	32 80	21 05	15 75	58 15	7 60	12 40	32 70	16 15	29 70
Merci Gr. Velocità	248 30	1.036 60	89 90	381 90	218 40	131 80	13 65	29 45	250 45	45 05	—
Id. Picc. Vel. Acc.	49 10	891 35	—	18 85	—	28 50	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	3.804 40	4.857 70	1.018 45	3.350 80	1.940 20	981 30	786 20	51 75	1.311 55	377 45	—
Totali	7.705 50	19.855 30	2.250 95	6.299 70	3.090 85	3.800 80	2.399 50	3.497 30	6.022 05	1.761 60	636 50

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER** e **C.**

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Morcone, Larino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellamare*, per le *Officine e Magazzini in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferrovie Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale* di Napoli	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti* . . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gasometro di Roma* .	Società Anglo-Romana	1934
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia, Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania, Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale* .	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1580
Id. dei *Magazzini Generali di Messina* .	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale* in *Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir. in Roma* .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hotel*	Grand-Hotel Napoli	206
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. tettoia per le officine di . . .	Castellamare e Savona	12294
	SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q.	**927,77**

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gasometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di N. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 888 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonnellate di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e Tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

Società Anonima Metallurgica

TARDY E BENECH

SAVONA

Capitale Sociale Versato L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e Rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA

Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

PIRELLI E C.°

Stabil.° e Sede Centrale **MILANO** Via Ponte Seveso, N. 10.

Con officina succursale in SPEZIA
per la costruzione di Cordoni telegrafici sottomarini

FILIALI:

TORINO, Via Roma, 4. — **ROMA**, Via del Corso, 293. — **NAPOLI**, Via Fontana Medina, 47.

Unico Stabilimento in Italia, fondato nel 1872, per la lavorazione della Gomma elastica e della Guttaperca in tutte le loro applicazioni
Premiato in varie Esposizioni ed a quella di Milano 1881 e Torino 1884 con tre Diplomi d'onore

Articoli d'applicazione tecnica in genere, di merceria e di vestiario
Filo elastico -- Foglia segata.
Cavi elettrici sottomarini; Cavi e fili isolati per telegrafi e telefoni; per impianti di luce elettrica e per qualunque applicazione dell'elettricità
Articoli di ebanite.

Concessionari esclusivi in Italia per la fabbricazione dei

CORDONI ELETTRICI BREVETTATI SISTEMA BERTOUD, BOREL E C.

Fornitori della R. Marina, dei Telegrafi e Strade ferrate d'Italia e delle principali Imprese e Stabilimenti industriali

ESPORTAZIONE.

FABBRICA DI LIME E CHIODI

Basadonna e Pastori

TORINO, *Corso S. Martino, N. 2*, TORINO

LOTTERIA

DELLA

ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA

Autorizzata con Decreto 16 aprile 1886

1555 Premi

dell'effettivo valore di Lire

400,000

Tutti oggetti d'**oro** e d'**argento** immediatamente convertibili in contanti a richiesta del vincitore — **senza deduzione alcuna** — dalla Banca Subalpina e di Milano. — I premi si dividono in

TRE GRANDI PREMI DI LIRE

100,000 - 50,000 - 20,000

Due premi da Lire **15,000**
Cinque da L. **10,000** — **Cinque** da L. **5,000**
10 da L. 1000 — 30 da L. 500 — 500 da L. 100 — 1000 da L. 50

Ogni biglietto costa UNA Lira

Chi avendo acquistato un gruppo di **5 Biglietti**, possederà il **1° numero** estratto guadagnerà **tutti** i **5** premi, cioè Lire

200,000

Gli altri possessori di gruppi di cinque biglietti recanti gli altri numeri successivamente estratti guadagneranno i **premi di valore quintuplo** di quello che toccherebbe loro se possedessero gli stessi numeri, ma per una serie sola.

I biglietti si vendono in **TORINO**: presso la **Banca Subalpina e di Milano, e presso tutti i Cambisti e Rivenditori di Tabacchi.**

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX — Sabato, 26 Febbraio 1887 — NUM. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

IL CONGRESSO FERROVIARIO

La Commissione internazionale pel Congresso ferroviario ha trasmesso alle Amministrazioni aderenti il questionario ed il regolamento per la sessione che si terrà a Milano nel p. v. settembre.

Pubblichiamo qui appresso, tradotto, il regolamento:

1. In conformità al voto emesso nella prima sessione del Congresso, tenuta a Bruxelles nel 1885, l'organizzazione e la dirigenza della seconda sessione sono affidate alla Commissione internazionale del Congresso ferroviario, istituita a Bruxelles. Questa seconda sessione si terrà a Milano nel settembre 1887.

2. Scopo del Congresso è di favorire il progresso dell'industria ferroviaria. I Governi e le Amministrazioni ferroviarie sono stati invitati a continuare il loro concorso al Congresso ed a farvisi rappresentare.

3. Il Congresso si compone:

1° Della Commissione internazionale e dei segretari di sezione da questa nominati;

2° Dei delegati dei diversi Governi;

3° Dei delegati delle Amministrazioni ferroviarie.

L'Ufficio del Congresso è eletto dall'assemblea e comprende:

Un presidente;
Dei vice-presidenti;
Un segretario generale;
Dei segretari.

I presidenti di sezione sono di diritto membri dell'Ufficio.

4. Il programma delle questioni da discutersi è stabilito dalla Commissione internazionale, la quale fa preparare un'analisi dei documenti trasmessile, nonchè un'esposizione sommaria e senza conclusioni degli elementi di ciascuna questione.

Le questioni inscritte nel programma sono ripartite fra cinque sezioni, così distinte:

1ª sezione. Vie e lavori;
2ª id. Trazione e materiale;
3ª id. Esercizio;
4ª id. Questioni generali;
5ª id. Questioni speciali alle ferrovie secondarie.

Ogni sezione costituisce il suo Ufficio di presidenza.

Le questioni interessanti due sezioni sono esaminate da queste sezioni riunite.

Le sezioni hanno facoltà di suddividersi e nominare commissioni speciali.

Le sedute delle sezioni, ed eventualmente delle commissioni speciali, hanno luogo dalle 9 ant. a mezzogiorno.

L'Ufficio di presidenza del Congresso stabilisce le ore delle sedute plenarie.

I presidenti hanno la polizia delle sedute: essi dirigono le discussioni colle norme in uso presso le assemblee deliberanti.

5. Le discussioni hanno luogo in francese. Le osservazioni presentate in altre lingue verranno tradotte da interpreti.

La discussione in seduta plenaria riguarda le questioni comprese nel programma definitivo e specialmente quelle che dalle sezioni vengono segnalate all'attenzione del Congresso.

A tale scopo la sezione designa uno dei suoi membri incaricato di precisare davanti l'assemblea plenaria i punti su cui la discussione potrebbe più utilmente aggirarsi.

La Commissione internazionale riceve e deposita presso la presidenza dell'assemblea le memorie e i documenti destinati al Congresso; fa stampare, in tutto o in parte, quelli di cui giudica necessaria la distribuzione a meglio chiarire la discussione.

Queste memorie e documenti debbono esserle trasmessi un mese almeno prima dell'apertura del Congresso.

6. Le Amministrazioni ferroviarie possono nominare dei delegati in numero corrispondente all'estensione della loro rete, cioè:

2 fino a 100 chilometri;
4 fino a 1000 »
8 oltre i 1000 »

I delegati delle Amministrazioni possono essere scelti all'infuori dei loro funzionari.

Il Congresso non prende risoluzioni, nè emette voti, tranne per ciò che riguarda la sua organizzazione ed il ed il suo regolamento.

I membri del Congresso hanno soli il diritto di prender parte alle discussioni e votazioni, di cui nel precedente alinea. Le votazioni hanno luogo per appello nominale, quando vi sia espressa richiesta di cinque delegati.

A ciascun membro viene consegnata una tessera personale nominativa.

7. Per cura della Commissione internazionale viene pubblicato un resoconto completo dei lavori del Congresso. Un esemplare ne sarà spedito a ciascun Governo e a ciascuna Amministrazione ferroviaria che abbia fatto adesione, nonchè ai membri del Congresso che assisterono alle deliberazioni.

SPLUGA E SEMPIONE

Il calore col quale la Svizzera francese si agita a pro della ferrovia del Sempione ha riscosso anche i Grigioni dal loro torpore. Il 12 corrente, come annunciammo nell'ultimo numero, ebbe luogo a Zurigo una Conferenza, promossa appunto dai Grigioni, tra i rappresentanti dei Cantoni, che sarebbero eventualmente chiamati a concorrere nella sovvenzione ad una linea traverso lo Spluga. Per quanto scarso sia stato l'esito di questa prima riunione, i Grigioni possono tuttavia considerare come un successo il fatto, che il Canton di Zurigo si è mostrato ben disposto e sosterrà la sua parte nel costo degli studii che ora verranno intrapresi. Sembra che a Zurigo si pensi un po' come a Genova, che le speranze riposte nella ferrovia del Gottardo non si avverarono, e infatti il grande traffico su quella strada lascia Zurigo da parte, non essendo costruite le linee d'accesso che dovevano metterla in più diretta comunicazione colla *via delle genti*. A ciò si aggiungano gli interessi particolari di alcune zone del Cantone, che alzano la voce a favore della linea dello Spluga, e un certo sentimento di solidarietà coi Grigioni, le cui strade alpine sono ben poco frequentate, dacchè fu aperto il tunnel del Gottardo, e che hanno quindi perduto, o quasi, una considerevole fonte di lucro. Se colle simpatie e col buon volere si potesse costruire una ferrovia alpina, quella dello Spluga sarebbe fatta prima che quella del Sempione. Sgraziatamente i Grigioni arrivano troppo tardi. Fino a poco tempo fa essi non sapevano nemmeno, se si sarebbero decisi pel Septimer o per lo Spluga: ora, che finalmente si è rinunciato al Septimer, si cominciano gli studii, mentre pel Sempione sono terminati da un pezzo.

È prevedibile anche che lo Spluga costerebbe sensibilmente più del Sempione, almeno, se non si vogliono ammettere pendenze eccezionali, come proponeva, per es., l'ing, Bavier, ora Ministro svizzero a Roma, e diminuire in tal modo la capacità di concorrenza della linea. Anche secondo il progetto Bavier, che contemplava pendenze del 50 per mille ed un tunnel di soli metri 3,750 ad un'altezza di 1900 metri, il costo della linea dello Spluga era previsto in 85 milioni di franchi. Ciò posto, è molto probabile che, nonostante tutti gli sforzi dei Cantoni interessati, nonostante le sovvenzioni della Confederazione e della Compagnia dell'Unione Svizzera (la quale possiede le linee da Coira a Zurigo e al lago di Costanza), il progetto dello Spluga rimanga un nato-morto, come lo qualificò il Consigliere federale Welti fin dal suo primo apparire.

Certo il progetto del Sempione, in confronto con quello dello Spluga, ha migliori probabilità: in sostanza, però, anch'esso si trova ancora di fronte ostacoli assai gravi. Abbiamo già dimostrato in un precedente numero, riportando le considerazioni di un giornale tedesco, quanto sia difficile che si ottenga dall'Italia il concorso sperato. Ora sorgono dubbii anche sulla definitiva approvazione delle sovvenzioni da parte dei Cantoni del Vallese e di Vaud (1), giacchè quivi le spese straordinarie di una certa entità vanno sottoposte al *referendum*, e le votazioni popolari in materia finanziaria, sono sempre malsicure. Si era anzi annunciato che la *Banque nouvelle des chemins de fer*, fondata a Ginevra appunto per appoggiare il progetto del Sempione, vi avesse rinunciato. Questo però non è esatto. Il recente rapporto del Consiglio d'Amministrazione della Banca all'Assemblea generale degli azionisti, si esprime, come di solito, e ripetutamente, in termini assai simpatici per l'impresa del Sempione, ma soggiunge chiaramente che la partecipazione finanziaria della Banca trovasi ancora nello stadio preparatorio e che il Consiglio si lascierà guidare nelle sue decisioni soltanto dall'apprezzamento della rendita probabile che l'intrapresa potrà offrire al capitale privato che vi prenda parte, in altri termini, la Banca assumerà l'operazione soltanto quando siano assicurati i sussidii che si attendono dalla Svizzera e dall'Italia. Questa Banca possiede 8 milioni di capitale versato in azioni liberate per un quinto: è naturale pertanto, che gli amministratori riflettano bene, prima di impegnare l'intera forza dello istituto nella linea del Sempione.

DELIBERAZIONI DELLA 3ª CONFERENZA DI BERNA per la Convenzione Internazionale PEI TRASPORTI DI MERCI SU STRADE FERRATE

(Contin. — V. N. 8).

ART. 7. Il mittente è responsabile della esattezza delle indicazioni e dichiarazioni contenute nella lettera di vettura; sono a suo carico tutte le conseguenze di dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete.

La ferrovia ha sempre diritto di verificare se il contenuto dei colli risponde alle enunciazioni della lettera di vettura. La verificazione sarà fatta conformemente alle leggi e regolamenti del territorio ove essa avrà luogo. L'avente diritto sarà debitamente chiamato ad assistere a tale verifica eccetto il caso in cui sarà fatta in virtù di misure di polizia, che ogni Governo ha diritto di prendere nell'interesse della sicurezza e dell'ordine pubblico.

Le leggi e regolamenti di ciascun Stato regoleranno egualmente ciò che concerne il diritto e l'obbligo di constatare e di controllare il peso della merce o il numero dei colli.

Le disposizioni a emettere fisseranno la sovratassa che

(1) Vedi più avanti le *Notizie ferroviarie estere*.

in caso di falsa dichiarazione del contenuto, come in caso di sovraccarico di un vagone caricato dal mittente e del quale non abbia domandato il peso, dovrà essere pagata alle ferrovie aventi preso parte al trasporto; senza pregiudizio, se vi è luogo, del pagamento complementare della differenza delle spese di trasporto e di ogni indennità pel danno che ne risultasse, come altresì della pena incorsa in virtù delle disposizioni penali o dei regolamenti di polizia.

Art. 8. Il contratto di trasporto è conchiuso dacchè la Stazione speditrice accettò al trasporto la merce colla lettera di vettura. La Stazione mittente constata l'accettazione apponendo sulla lettera di vettura il suo timbro portante la data dell'accettazione.

L'apposizione del timbro deve aver luogo immediatamente dopo la consegna completa della merce portata in una stessa lettera di vettura. Il mittente può richiedere che la detta apposizione sia fatta in sua presenza.

Dopo l'apposizione del timbro la lettera di vettura fa prova del contratto di trasporto.

Tuttavia, in quanto concerne le merci che, conformemente alle prescrizioni delle tariffe o delle convenzioni speciali, in quanto tali convenzioni siano autorizzate sul territorio dello Stato ove esse sono applicate, sono caricate dal mittente, le enunciazioni della lettera di vettura relative sia al peso, sia al numero dei colli non faranno prova contro la ferrovia se non in quanto la verifica di questo peso e del numero dei colli sarà stata fatta dalla ferrovia e constatata sulla lettera di vettura.

La ferrovia è tenuta a certificare il ricevimento della merce e la data della consegna pel trasporto sopra un duplicato della lettera di vettura che dovrà esserle presentato dal mittente nello stesso tempo che la lettera di vettura.

Questo duplicato non ha il valore nè della lettera di vettura accompagnante la spedizione, nè di un titolo al portatore.

Art. 9. Allorquando la natura della merce necessita un imballaggio onde preservarla dalle perdite ed avarie in corso di trasporto, tale cura incombe al mittente.

Se il mittente non adempì a siffatto obbligo, la ferrovia, a meno che rifiuti la merce, sarà in diritto di esigere che il mittente riconosca, mediante speciale menzione nella lettera di vettura, sia la mancanza assoluta di imballaggio, sia il suo condizionamento difettoso, ed inoltre rilasci alla Stazione mittente una dichiarazione speciale conforme al modulo che sarà determinato dalle disposizioni a emettere.

Lo speditore è responsabile delle conseguenze dei difetti così constatati, nonchè dei vizi dell'imballaggio non apparenti. Tutti i danni risultanti da questi difetti di imballaggio sono a carico dello speditore, che, all'evenienza, deve indennizzarne la ferrovia. Se la dichiarazione non venne fatta, lo speditore non sarà responsabile dei difetti apparenti dell'imballaggio se non quando sia riconosciuto colpevole di dolo.

Art. 10. Il mittente è tenuto ad unire alla lettera di vettura i titoli che prima della riconsegna della merce al destinatario sono necessari al compimento delle formalità doganali, daziarie o di polizia. Il mittente risponde verso la ferrovia di tutti i danni che possono risultare dalla mancanza, insufficienza od irregolarità di questi titoli, salvo il caso di colpa da parte della ferrovia.

La ferrovia non è tenuta ad esaminare se i titoli sono esatti e sufficienti.

Le formalità di dogana, di dazio o di polizia saranno adempite in corso di trasporto dalla ferrovia. Questa sarà libera, sotto la sua propria responsabilità, di affidare tale cura ad un commissionario, o di incaricarsene essa medesima. Nell'uno e nell'altro caso la ferrovia avrà gli obblighi di un commissionario.

Tuttavia l'avente diritto alla merce potrà sia egli stesso, sia mediante mandatario designato nella lettera di vettura, assistere alle operazioni di dogana per dare tutte le informazioni necessarie concernenti la tariffazione della merce e presentare le sue osservazioni. Questa facoltà data all'avente diritto non importa nè il diritto di prendere possesso della merce, nè il diritto di procedere alle operazioni di dogana.

Il destinatario avrà diritto di adempire, all'arrivo della merce nella Stazione destinataria, le formalità di dogana e di dazio, a meno di stipulazioni contrarie nella lettera di vettura.

Art. 11. I prezzi di trasporto saranno calcolati in conformità delle tariffe legalmente in vigore e debitamente pubblicate. Ogni convenzione particolare che avesse per effetto di accordare ad uno o più speditori riduzione di prezzo sulle tariffe è formalmente interdetta e nulla di pien diritto. Tuttavia sono autorizzate le riduzioni di prezzo debitamente pubblicate ed egualmente accessibili a tutti alle stesse condizioni.

Non sarà percetta a profitto delle ferrovie, oltre le tasse di trasporto e le spese accessorie o speciali previste dalle tariffe, alcuna altra somma che le spese fatte dalle ferrovie, — come diritti di sortita, d'entrata e di transito, spese di condotta da una Stazione all'altra non indicate nella tariffa, spese di riparazione necessitate dal condizionamento esterno o interno delle merci per assicurarne la conservazione.

Queste spese dovranno essere debitamente constatate e saranno menzionate sulla lettera di vettura che sarà accompagnata dai titoli giustificativi.

Art. 12. Se le spese di porto non furono pagate all'atto della rimessione della merce pel trasporto, saranno considerate come poste a carico del destinatario.

La ferrovia speditrice può esigere l'anticipazione delle tasse di porto quando si tratta di merci che, secondo il suo apprezzamento, sono soggette a pronta deteriorazione, o che, stante il loro minimo valore, non la garantiscono sufficientemente dalle spese di trasporto.

Se in caso di trasporto inaffrancato, l'ammontare delle tasse non può essere esattamente fissato al momento della spedizione, la ferrovia potrà esigere il deposito di una somma rappresentante approssimativamente queste spese.

In caso di irregolare applicazione di tariffa o di errori di calcolo nella fissazione delle spese di trasporto e spese accessorie, la differenza in più o in meno dovrà essere rimborsata. Ogni reclamo per errori non è ricevibile se non fatto entro un anno a partire dal giorno del pagamento. Le disposizioni contenute nell'art. 46, al. 3°, sono applicabili ai reclami menzionati nel presente articolo, tanto contro la ferrovia che in suo favore. Non è applicabile la prima parte dell'art. 44.

Art. 13. Il mittente potrà gravare di assegno la merce sino alla concorrente del suo valore. Tuttavia, tale assegno non potrà eccedere il massimo fissato dalle disposizioni a emettere, fuorichè tutte le ferrovie partecipanti al trasporto vi consentano. Le merci delle quali le tasse di porto

possano essere reclamate anticipatamente (art. 12, al. 2), non potranno essere gravate di assegno.

La spedizione contro assegno darà luogo alla percezione d'una tassa a determinarsi dalle tariffe.

La ferrovia non sarà tenuta di pagare l'assegno al mittente che dal momento in cui l'ammontare ne sarà stato soddisfatto dal destinatario. La ferrovia non è tenuta di pagare anticipatamente le spese fatte prima della consegna della merce.

Se la merce fu consegnata al destinatario senza preventivo incasso dell'assegno, la ferrovia sarà responsabile del danno e sarà tenuta di pagare immediatamente allo speditore l'ammontare del danno sino a concorrenza dell'ammontare dell'assegno, salvo il suo regresso contro il destinatario.

Art. 14. Le disposizioni a emettere stabiliranno delle prescrizioni generali concernenti i termini massimi di resa, il calcolo, il punto di partenza, l'espiro e l'interruzione dei termini di resa.

Allorchè, secondo le leggi e regolamenti d'un paese possono essere create delle tariffe speciali a prezzi ridotti ed a termini allungati, le Amministrazioni delle ferrovie di questo paese, potranno anche applicare siffatte tariffe a termini allungati, nel traffico internazionale.

I termini di resa sono d'altra parte fissati dalle disposizioni delle tariffe applicabili in ogni caso speciale.

Art. 15. Il mittente soltanto ha diritto di disporre della merce, sia ritirandola alla stazione di partenza, sia arrestandola in corso di trasporto, sia facendola consegnare al luogo di destinazione, o in corso di trasporto, ad una persona diversa dal destinatario indicato sulla lettera di vettura.

Tuttavia il mittente non può esercitare questo diritto se non in quanto produca il duplicato della lettera di vettura. La ferrovia che si sarà conformata agli ordini del mittente senza esigere la presentazione di questo duplicato, sarà responsabile del pregiudizio cagionato da tale fatto di fronte al destinatario, al quale detto duplicato sarà stato rimesso dal mittente.

La ferrovia non è tenuta ad eseguire gli ordini ulteriori del mittente, se non quando gli sono trasmessi per l'intermediario della stazione di partenza.

Il diritto del mittente, anche munito del duplicato, cessa, quando la merce essendo arrivata a destinazione, la lettera di vettura venne rimessa al destinatario, o questi intenti l'azione menzionata all'art. 16 mediante la citazione della ferrovia. A partire da questo momento, il diritto di disporre passa al destinatario, agli ordini del quale la ferrovia deve conformarsi sotto pena di essere verso lui responsabile della merce.

La ferrovia non può rifiutarsi all'esecuzione degli ordini di cui è fatta menzione all'al. 1°, nè recare ritardi o cambiamenti a siffatti ordini, se non in quanto ne risultasse un turbamento nel servizio regolare dell'esercizio.

Gli ordini menzionati all'al. 1 devono essere dati mediante dichiarazione scritta, firmata dal mittente di conformità al formulario prescritto dalle disposizioni regolamentari. La detta dichiarazione deve essere ripetuta sul duplicato della lettera di vettura, il quale sarà presentato nello stesso tempo alla ferrovia e restituito da quest'ultimo al mittente.

Ogni disposizione del mittente data sotto altra forma sarà nulla e non avvenuta.

La ferrovia avrà diritto al rimborso delle spese risultanti dall'esecuzione dell'ordine menzionato all'alinea 1, a meno che l'ordine non abbia per causa la colpa della ferrovia.

Art. 16. La ferrovia è tenuta a rimettere, al luogo di destinazione, la lettera di vettura e la merce al destinatario, contro quitanza e rimborso dell'ammontare dei crediti risultanti dalla lettera di vettura.

Dopo l'arrivo della merce al luogo di destinazione, il destinatario è autorizzato, sia che egli agisca nel suo proprio interesse, sia nell'interesse altrui, a far valere in suo proprio nome di fronte alla ferrovia, i diritti risultanti dal contratto di trasporto per l'esecuzione degli obblighi che questo contratto gli impone. Egli potrà, essenzialmente, domandare alla ferrovia la rimessione della lettera di vettura e la tradizione della merce. Questo diritto si estingue quando il mittente munito di duplicato, ha dato alla ferrovia, in virtù dell'art. 15, un ordine contrario.

La stazione destinataria designata dal mittente è considerata come luogo di consegna.

Art. 17. Il ricevimento della merce e della lettera di vettura obbligano il destinatario a pagare alla ferrovia l'importo dei crediti risultanti dalla lettera di vettura.

Art. 18. Se il trasporto è impedito o interrotto da forza maggiore o caso fortuito qualunque, e la merce non possa essere trasportata per un'altra via, la strada ferrata domanderà nuove istruzioni al mittente.

Il mittente potrà resiliare il contratto rimanendo a suo carico il pagamento alla ferrovia, delle spese preparatorie al trasporto, di scarico, di trasporto proporzionalmente alla distanza già percorsa, a meno che la ferrovia non sia in colpa.

Quando in caso d'interruzione il trasporto può essere effettuato per un'altra linea, la ferrovia avrà diritto di decidere, se è d'interesse del mittente, sia di far continuare la merce per quest'altra via, sia di arrestarla domandando istruzioni al mittente.

Se il mittente non è in possesso del duplicato della lettera di vettura, le istruzioni che darà nel caso previsto dal presente articolo, non potranno modificare la persona del destinatario, nè il luogo di destinazione.

Art. 19. La riconsegna delle merci, come pure l'obbligo eventuale della ferrovia di rimettere la merce al domicilio di un destinatario non residente alla stazione di destinazione, sono regolati conformemente alle leggi e regolamenti in vigore, applicabili alla ferrovia incaricata della riconsegna. *(Continua).*

LE STRADE FERRATE
DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

Il sig. Rœderer, sotto-capo dell'Esercizio delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo, in un recente viaggio fatto negli Stati Uniti d'America assieme ad alcuni altri funzionari tecnici ed amministrativi delle grandi Società francesi, ha percorso quelle strade ferrate a scopo di studio, rassegnando quindi un rapporto delle osservazioni fatte e delle impressioni che ne ha riportate, rivolgendo particolarmente la sua attenzione a certe questioni di esercizio che furono meno completamente studiate fino ad oggi.

Il viaggio sul continente americano ha durato 19 giorni,

durante i quali il sig. Rœderer dichiara che tanto lui che i suoi colleghi furono oggetto di gentilezze ed attenzioni veramente straordinarie per parte delle Compagnie ferroviarie le quali facilitarono grandemente il compito loro.

Ecco ora come egli passa in rivista quanto ha veduto:

COSTRUZIONE E MANTENIMENTO.

Infrastruttura. — Fa meraviglia, percorrendo le linee americane, la poca cura colla quale vennero trattata le questioni di movimenti di terra e di profilo. I movimenti di terra sono quasi sempre insufficienti, le trincee non sono provviste di fossi; la piattaforma è male risanata. Ne risulta quindi che la manutenzione è certamente molto costosa.

Poche sono le opere d'arte; le strade e le ferrovie sono traversate a vicenda a livello, al contrario di ciò che si vede sulle linee inglesi.

I grandi ponti sono quasi tutti in ferro, e studiati con cura. I loro sistemi sono troppo conosciuti in Francia, dopo l'opera che il signor Malizieux ha consacrato ai lavori pubblici in America, perchè io entri in molti dettagli su tale soggetto. Io mi limito a rammentare i tratti generali che li caratterizzano, cioè:

1° I cavalletti sono composti di poche parti articolate ai loro punti d'incontro.

Le parti che devono resistere alla pressione affettano la forma di colonne vuote poligonali, costituite da ferri.

Le parti che resistono alla tensione sono triangoli in ferro piatto con un foro per ricevere il bollone d'articolazione;

2° Se il ponte è a diverse luci, ogni arcata è indipendente. In tal modo si hanno sempre nelle medesime parti sforzi nello stesso senso; questi sforzi sono però facili a calcolarsi colla statica; il peso del metallo è ridotto al minimo, e la montatura è rapida.

Viceversa poi, mentre i nostri ponti in ferro, una volta messi a posto, esigono poca sorveglianza, pei loro ne occorre una continua. I bolloni si dissaldano, le parti si sfregano sotto il carico mobile. Occorre molta mano d'opera per mantenerli in buono stato; e, tenendo conto di tutto, si spende egualmente, e forse di più di quanto si è risparmiato nella costruzione. Oggidì pare che vi sia la tendenza di abbandonare i sistemi di articolazione, per ritornare ai nostri tralicci rigidi. E già i ponti di piccola luce si fanno esclusivamente con questo sistema.

Abbiamo visto un certo numero di ponti lasciati ad un solo binario, mentre il rimanente della linea era a doppio binario. In tal caso i due binari si incrociano conservando la loro indipendenza.

Qualche volta le due estremità del ponte sono sorvegliate; in questo caso, non si capisce bene il vantaggio del sistema, specialmente per coloro che si preoccupano degli scambi in punta.

Qualche altra volta non si vede nessuna guardia, ma allora il procedimento, per quanto economico esso sia, non ci sembra raccomandabile.

Non voglio abbandonare questo soggetto senza dare un cenno sul colossale ponte sospeso gettato sull'East River per unire New-York a Brooklyn.

Colla sua travata di mezzo di 486 metri, la sua altezza di 40 metri sul livello del mare, le sue 5 vie (2 per ferrovia, 2 carreggiabili, 1 per pedoni), è un'opera d'arte grandiosa che colpisce, una delle più rimarchevoli che sia uscita dalle mani degli uomini. Al momento in cui noi passammo sul ponte in ferrovia, abbiamo visto perpendicolarmente al disopra di noi, attraverso i tralicci, un treno della metropolitana che correva nel suo viadotto; e contemporaneamente un tramway che circolava sotto sul suolo della strada.

L'impressione che produce la vista di questa magnifica opera è profonda. Si può dire che essa sola vale la traversata dell'Atlantico.

Soprastruttura. Binarii. — La rotaia generalmente impiegata è quella a patino in acciaio. Si tende ad aumentare il suo peso, che è di circa 32 chilogrammi.

Si fissa la rotaia con ramponi sopra un gran numero di traverse.

Queste sono impiegate in gran profusione. Sulle linee di maggior traffico abbiamo potuto constatare che il piano di posa comprendeva tanto di pieno quanto di vuoto, mentre sulle nostre reti questa proporzione è per 1[3 di legno e per 2[3 di vuoto.

Le traverse sono in quercia, larice o cedro. Ci si dice che nel Sud, il *pitch-pin* è molto utilizzato, e che sul versante Ovest delle Montagne Rocciose il materiale più impiegato è la *sequoia*.

Il loro prezzo è molto variabile, ma si può dire che sulle linee dell'Est che noi abbiamo percorso, questo prezzo è in media molto inferiore a quello che paghiamo noi. Sulla rete della Pensilvania, esso non è superiore, ci si disse, a fr. 2,50 o 3 fr.

I procedimenti per la conservazione del legno sono ancora pochissimo diffusi.

Le linee americane hanno poco *ballast*, anche quelle vecchie che sono tenute in uno stato di completo finimento. È adunque un sistema e non uno spediente. Le faccie superiori delle traverse sono sempre scoperte, come pure le teste.

Il binario tuttavia ha una stabilità sufficiente, grazie in gran parte alla flessibilità del materiale, ed anche al gran numero delle traverse. Si capisce come essendo queste a buon prezzo, mentre il *ballast* è caro, gli americani abbiano preferito moltiplicare le une e ridurre il cubo dell'altro. Contrariamente all'opinione comune, i binari sono buoni, e si può dire, anzi, eccellenti sulle grandi linee.

Stazioni. — In America, la popolazione è molto agglomorata nei centri e molto sparsa nelle campagne. Si incontrano pochi grandi villaggi o borghi. Anche le stazioni intermedie sono ridotte ad installazioni molto semplici; il capo-stazione stesso non è che un distributore di biglietti e un telegrafista; il suo nome stesso (*operator*) indica che questa ultima funzione costituisce la parte principale del suo impiego. Cattivi i fabbricati, sovente in legname; uno o due binari di servizio; marciapiedi molto limitati.

Anche nelle città si cura poco in generale il buon aspetto esterno od interno. La stazione d'Aurora, sulla linea Chicago-Barlington-Quincy, estrema punta dell'Ovest, a cui siamo arrivati, serve una località di circa 25,000 anime. Essa è in pessimo stato, e manca assolutamente di decenza; e non è l'unico esempio. Solamente qualche grande città (New-York, Filadelfia, ecc.) hanno stazioni monumentali che ricordano l'architettura delle grandi stazioni inglesi.

La stazione del New-York Central and Hudson River R. R. a New-York, il Grand Central Dépôt, come lo si chiama, presenta una singolarità rimarchevole. Essa una volta si trovava più nel centro della città. Quando bisognò ingrandirla, si pensò che i terreni sarebbero troppo cari attorno alla località occupata, e la si ritirò di un miglio e mezzo circa, senza preoccuparsi di ciò che ne penserebbe il pubblico. Questi non se ne lagnò. Cosa si sarebbe detto da noi, se la Compagnia dell'Ovest avesse ricostruito la sua stazione di S. Lazzaro alle Batignolles?

La stazione di cui parlo è unita alla Metropolitana con un passaggio coperto, che permette ai viaggiatori di facilmente transitare da una ferrovia all'altra, ma i treni non continuano.

Queste grandi stazioni, teste di linea, sono fornite quasi tutte di un gran numero di binari. La soverchia lunghezza delle vetture non permette l'uso di piattaforme girevoli, nè di carrelli.

Il movimento dei treni è considerevole; molte linee infatti fanno capo a queste grandi stazioni; d'altra parte le abitudini americane hanno singolarmente sviluppato la circolazione nei sobborghi delle città.

La stazione di Filadelfia riceve o spedisce 350 treni viaggiatori in 24 ore. Quella di New-York deve far fronte a un movimento certamente più grande, poichè gli arrivi e le partenze sono incessanti; ma non posso citarne la cifra.

Il movimento delle nostre stazioni di Lione e Parigi è ben modesto in paragone (100 treni circa). Alla stazione di New-York abbiamo rimarcato una manovra originale

e non senza pericolo, per ritirare la macchina in marcia, prima che il treno non la imprigioni senza uscita contro i para-urti. Avvicinandosi allo scambio pel quale il binario speciale delle macchine si distacca dal fascio che riceve i treni, il macchinista rallenta un poco la velocità in modo che la coda del treno viene a serrarsi sulla macchina; questa posizione permette al conduttore di testa di ritirare dalla piattaforma anteriore nella quale si trova la caviglia che ferma l'attacco; la macchina distaccata riprende subito la sua marcia a tutto vapore, e si allontana dal treno in modo che il manovratore degli aghi, che ha subito ricevuto la macchina sul binario speciale, possa manovrare nuovamente l'ago e dirigere il treno sul binario che deve riceverlo. Per una curiosa contraddizione, questo metodo, che è in uso per tutti i treni che entrano nel Gran Central Depôt, è severamente vietato dal Regolamento della Compagnia.

Per quanto riflette le stazioni, terminerò aggiungendo che le signore hanno delle sale d'aspetto speciali nelle quali non entrano gli uomini non accompagnati da signore, a meno che non siano mariti o fratelli.

Nel Sud vi hanno inoltre delle sale d'aspetto particolari per i negri. Vi sono pure nei treni delle vetture apposite per essi. *(Continua).*

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Lunedì scorso ebbe luogo la visita degli arbitri, nominati dal Tribunale di Commercio di Roma, alla galleria di Ronco della Succursale dei Giovi. Il Governo era rappresentato da una Commissione composta degli ingegneri Lanino, Direttore dell'esercizio della Rete Adriatica, Giordano, Ispettore-capo delle Miniere, e Salmoiraghi in concorso coll'ingegnere-capo Direttore comm. Giambastiani. L'Impresa era rappresentata dal suo titolare, comm. ingegnere Ottavi, e dall'ing. Capello, direttore tecnico dei lavori.

La Commissione ha percorso la galleria, entrando dalla galleria di direzione (imbocco sud) ed è sortita dai poggi inclinati di Busalla, visitando accuratamente lo stato e le condizioni dell'opera, del che si è redatto processo verbale, fissando pel giorno successivo in Pontedecimo la comparizione delle parti per stabilire la procedura. Infatti nel successivo martedì si tenne la fissata riunione, in cui, dopo discussione, si deliberò che le parti stesse entro il 10 marzo p. v. avrebbero rassegnato alla Sede arbitrale lo stato cronologico e grafico dei lavori eseguiti, guasti, demolizioni, ricostruzioni, ecc., concordato, per quanto fosse possibile, con un elenco delle divergenze, e pel 30 dello stesso marzo la presentazione dei rispettivi memoriali al Collegio arbitrale.

><

Sappiamo che il Ministero dei Lavori Pubblici, per provvedere al salvataggio delle numerose vittime del terremoto, che nella mattina del 23 corr. ha causato tanti disastri in molti paesi della riviera ligure di Ponente, ha richiesto alla Direzione Generale della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, l'invio, nei luoghi più danneggiati, di squadre di cantonieri ferroviarii per sussidiare l'opera delle autorità locali.

In seguito a tale richiesta, ed alle disposizioni all'uopo impartite dalla Direzione Generale stessa, l'ingegnere-capo del Servizio attivo del mantenimento e lavori, residente in Torino, cav. Paolo Rossi, ha di tutta urgenza radunati dalle linee del Piemonte e della Liguria quanti più cantonieri è stato possibile, compatibilmente colle esigenze del servizio ferroviario; ed in numero di circa 230, cogli occorrenti attrezzi, nella giornata del 24 li ha accompagnati sul luogo, assieme a quattro altri ingegneri della Società ferroviaria.

A richiesta del signor Prefetto di Portomaurizio, i cantonieri vennero divisi in varie squadre comandate dagli ingegneri ferroviarii, che furono tosto inviate ove più urgente era il bisogno di soccorso, cioè per una metà circa a Diano-Marina, ed il rimanente a Sanremo, di dove poi furono distaccate nei vicini Comuni di Baiardo, Bussana, Castellaro, Ceriana e Pompejana, che sono fra i più danneggiati.

I lavori di salvataggio furono immediatamente incominciati, e giova sperare che l'opera animosa e zelante dei bravi agenti ferroviarii valga a diminuire alquanto la gravità del disastro che ha colpito quelle sventurate popolazioni.

><

Da informazioni avute dalla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, ove più violentemente si è fatto sentire il terremoto del 23 corr., ci consta che i danni alla proprietà ferroviaria sono meno notevoli di quanto potessero farlo supporre le notizie dei disastri avvenuti in varie città e borgate prossime alla linea. Solo il fabbricato viaggiatori della stazione di Diano-Marina, di recente e solida costruzione, fu molto danneggiato dalle scosse subìte, e dovrà probabilmente essere intieramente demolito e ricostrutto. Pochi altri fabbricati e caselli da guardiano subirono lesioni notevoli e furono sgombrati per misura precauzionale. Le stazioni di Savona e Ventimiglia furono poco danneggiate. Il personale della Società ferroviaria è in permanenza sulla linea e provvede per evitare danni maggiori, e per la costruzione di baracche provvisorie in legname, ove se ne manifesta la necessità.

Anche nelle stazioni di Ceva e S. Giuseppe, della linea Torino-Savona, si ebbero danni di qualche entità e furono sgombrati alcuni fabbricati che minacciavano rovina.

><

Con decreto ministeriale del 15 corr. venne approvata l'introduzione, nella nomenclatura delle merci, di una nuova voce indicante la *magnesia bianca od in polvere*, in sostituzione delle attuali voci: *carbonato di magnesia* e *magnesia nativa* o *magnesite*.

><

Ci informano che, avendo tutti gli Stati, che presero parte alla seconda Conferenza di Berna sull'unità tecnica delle ferrovie, approvato i due protocolli della Conferenza stessa, le convenzioni in questi formulate andranno in vigore col 1° aprile 1887.

><

Sappiamo che l'Impresa Ottavi ha fatto citare al Tribunale di Commercio di Roma l'Amministrazione dello Stato perchè questa le ha sospeso il rilascio dei certificati di credito ed il pagamento delle rate d'acconto mensili.

><

Riceviamo le seguenti informazioni intorno alla linea da Cuneo a Ventimiglia:

Tratta da Cuneo a Robilante, della lunghezza di m. 17,000. La posa della via è arrivata al Km. 6.500, cioè a circa 500 m. prima della stazione di Boves. Il tempo pessimo avutosi in questi ultimi giorni ha fatto rallentare gli approvvigionamenti di ghiaia sulla piattaforma tra Boves e Robilante;

Tratta da Robilante a Limone, della lunghezza di m. 15,000. — Causa il tempo cattivo e la neve che impedisce i trasporti di materiali a piè d'opera, i lavori progrediscono assai lentamente. L'Impresa ha perciò licenziato metà degli operai addetti alla galleria elicoidale. L'Impresa stessa sembra voglia impiantare una nuova fornace di mattoni a Borgo San Dalmazzo, colla quale

il compimento dei lavori del 3° e 4° tronco sarebbe assicurato nei termini voluti dal contratto.

L'avanzamento delle gallerie, ove i lavori sono in corso, risulta come segue:

GALLERIA	Lungh.	SCAVO piccola sezione	SCAVO in calotta	SCAVO grande sezione	RIVESTIMENTI calotta	RIVESTIMENTI piedritti
Pontenuovo. . . .	406	283	262	246	126	178
San Giovanni . .	120	114	»	97	20	61
Elicoidale	1480	637	608	505	585	562
Rivoira.	242	102	76	»	62	»
Santa Lucia . . .	174	133	79	15	»	»
Marino	187	93	80	»	40	»
Mezzovia.	423	218	139	40	49	»
San Bernardo . .	1080	93	85	»	85	»

Tratta tra Limone e Ventimiglia, della lunghezza di circa Km. 68. — Il personale che lavorava ai rilievi nel versante verso Ventimiglia si è ritirato a Cuneo, ove lavora al tavolo preparando il progetto di massima.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che si possa approvare la transazione concordata fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la Impresa Teodoro Castellazzo per definizione delle vertenze insorte circa la esecuzione dei lavori del tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, compreso fra Biadene e Signoressa.

><

La Direzione generale per le Strade ferrate del Mediterraneo ha rimesso al R. Ispettorato delle ferrovie la relazione presentata dalla Commissione incaricata di esperimentare l'apparecchio per la manovra idrodinamica degli scambi, secondo il sistema Bianchi-Servettaz, stato impiantato nella stazione di Abbiategrasso.

Risulta dalla detta relazione che dall'impiego dell'apparecchio in questione non emerse alcun inconveniente, e venne riconosciuto che esso presenta tali vantaggi da meritare la preferenza sugli altri apparecchi consimili.

La Direzione generale predetta ha disposto perchè l'esperimento sia continuato onde mettere sempre più in evidenza i vantaggi dell'apparato ed ha anche dichiarato al Ministero dei lavori pubblici che riterrebbe opportuno di stabilirne fin d'ora l'impianto in qualche stazione principale, e prima di tutto in quella di Roma-Trastevere.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha opinato che il progetto per la costruzione del tronco di ferrovia a doppio binario, della lunghezza di m. 13,041.39, dal Km. 10 fino oltre la stazione di Afragola, nella rettifica Capua-Casalnuovo, della direttissima Roma-Napoli, colle introdotte modificazioni, sia meritevole della ministeriale approvazione e possa servire di base ad un appalto per asta pubblica da tenersi dalla Società per le ferrovie del Mediterraneo sulla somma di lire 2,503,825.10 oltre a lire 2,192,174.90 a disposizione dell'Amministrazione per espropriazioni, armamento, meccanismi fissi, chiusure delle stazioni, passaggi a livello, telegrafo, opere impreviste, spese di direzione, sorveglianza, ecc.

><

Sappiamo che il giorno 8 del mese di marzo prossimo avrà luogo presso il Ministero dei lavori pubblici una nuova conferenza relativa alla statistica ferroviaria. Per parte della Società delle Meridionali prenderanno parte alla conferenza medesima i signori: comm. Francesco Benedetti, comm. Carlo Prato e ing. Eliseo Galluzzi.

Per poter concertare, come di consueto, fra le Amministrazioni interessate l'orario estivo dei laghi, delle poste svizzere ed i servizi locali delle linee ferroviarie facenti capo a Milano, la Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato generale a voler dare le disposizioni opportune affinchè i Delegati delle Amministrazioni suddette si riuniscano il più presto possibile per prendere gli accordi necessari allo scopo di stabilire l'orario che dovrà essere attivato nella prossima stagione estiva.

><

Nelle sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione delle S. F. del Mediterraneo, tenutesi ieri, 25, a Milano, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Peyrani Francesco di Torino, per vendita di stampati e carta straccia. Importo L. 10,680.

Colla Ditta Canavesio Giovanni di Torino, per fornitura di fanali e di vetri. Importo L. 6,258.

Colla Società Veneta di Costruzioni in Treviso, per fornitura tenditori completi per carri e carrozze. Importo L. 13,600.

Colla Ditta Barucci Angelo di Siena, per fornitura di 5,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 19,450.

Colla Ditta Nutini Luigi di Barberino di Mugello, per la fornitura di 5,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 18,950.

Colla Ditta Forti Donato di Siena, pure per fornitura di 5,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 19,250.

Colla Ditta Carrera e Prato di Torino, per fornitura di tenditori per carrozze e carri. Importo L. 15,000.

Colla Ditta Canavese Francesco di Chiusa di Pesio, per fornitura di quintali 2,600 carbone di legna faggio e castagna. Importo L. 19,774.

Colla Ditta Grondona Felice di Milano, per fornitura di 10 carrozze di 3ª classe. Importo L. 72,500.

Colla Ditta Cuomo Francesco di Napoli, per regolare l'istituzione di un servizio ippico pel trasporto viaggiatori e bagagli fra Castellamare di Stabia e Sorrento.

Coll'Impresa Napoleone Cosson di Aosta, per regolare il servizio di corrispondenza, viaggiatori e bagagli colle diligenze postali della Valle d'Aosta.

Colla Società Ligure Lombarda per la raffinazione degli zuccheri, sedente in Genova, per concessione di prezzi speciali pel trasporto di zuccheri greggi.

Colla Ditta Courtial Augusto di Torino, per fornitura di 106 segnali semaforici. Importo L. 66,950.

Colla Società Italiana per la raffinazione degli zuccheri in Genova, per riduzione di tariffa sui trasporti di zucchero raffinato da Rivarolo Ligure a Roma, Napoli ed oltre per linee della rete Mediterranea.

Colla stessa Società, per concessione di prezzi speciali pel trasporto di zuccheri greggi.

Colla Ditta Miani, Venturi e C. di Milano, per fornitura di 6 carrozze di 1ª classe ad un solo compartimento. Importo L. 72,900.

Colla Ditta Fratelli Bosco di Torino, per fornitura di 2,000 tenditori completi per carri e carrozze. Importo L. 27,587.50.

Colla Ditta Giovanni Servettaz di Savona, per fornitura materiali in ferro e ghisa. Importo L. 68,908.66.

Colla Ditta Brougton Copper di Manchester per fornitura di Kg. 30,000 tubi di rame per locomotive. Importo L. 46,188.60.

Colla Ditta Antongini e Restelli di Milano, per fornitura di 100,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 384,000.

Colla Ditta Ermanno Von Scutter di Perugia, per fornitura di 80,000 traversi di quercia rovere. Importo lire 306,400.

Colla Ditta Roncallo Pietro di Sarzana, per fornitura di 60,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 234,200.

Colla Ditta Agostino Ciacci di Siena, per fornitura di 60,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 234,800.

Colla Ditta Frova Giuseppe di Milano, per fornitura di 45,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 178,650.

Colla Ditta Cantoni Vittorio e C. di Roma, per fornitura di 40,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 156,200.

Colla Ditta Egidi Luigi di Firenze per fornitura di 40,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 156,200.

Colla Ditta Eusebio Amati di Nocera Umbra per fornitura di 40,000 traversi quercia rovere. Importo lire 156,200.

Colla Ditta Pietro Petrazzini di Ponte Felcino per fornitnra di 40,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 152,800.

Colla Ditta Zeffirino Fania di Perugia, per fornitura di 40,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 155,400.

Colla Ditta Barrera B. di Roma, per fornitura di 35,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 135,300.

Colla Ditta Galigani Luigi di Pistoia, per fornitura di 30,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 115,350.

Colla Ditta Vergnanini Paolo di Reggio Emilia, per fornitura dî 20,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 75,800.

Colla Ditta Telesio Vincenzo di Napoli, per fornitura di 10,000 traversi di quercia rovere. Importo L. 34,000.

Approvazioni di spese per lavori, pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale delle S. F.

L. 4600 per l'impianto di una nuova comunicazione mediante scambi semplici fra i due binari principali della stazione di Bra.

L. 13,100 per l'impianto di uno scarico a terra provvisorio nella località detta Monteverde in stazione di Trastevere.

L. 350 per la sostituzione con cancelli delle attuali chiusure al casello 27 della linea Rogoredo-Pavia.

L. 285 pei lavori d'apertura d'un varco d'accesso da munirsi di cancello sul piazzale della stazione di Valmontone, sulla linea Roma-Napoli.

><

Facendo seguito alla notizia pubblicata nel precedente numero, annunciamo che l'Impresa concessionaria esclusiva del noleggio dei cuscini su tutte le ferrovie italiane, oltre alle linee nella suddetta notizia accennate, col 1° marzo p. v. estenderà il servizio anche sulle seguenti: Roma-Napoli, Milano-Bologna-Firenze-Roma e Bologna-Foggia.

La incontestata comodità dell'uso dei guanciali venne già sino dai primi giorni apprezzata dai viaggiatori, come lo è e lo fu sempre sulle ferrovie della Francia e dell'Inghilterra.

><

I Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura Industria e Commercio hanno firmato un decreto col quale è autorizzata la istituzione di una tariffa locale N. 1 pel trasporto delle merci a picccola velocità in servizio interno del Lago Maggiore e cumulativo ferroviario italiano in partenza o destinazione delle stazioni lacuali di Ghiffa, Intra, Pallanza e Porto Valtravaglia pel transito di Laveno.

><

Sappiamo che il Sig. Cav. Ing. Balzaretti ha di questi giorni preso servizio, nella sua qualità di R. Ispettore Capo reggente del Circolo Ferroviario di Cagliari, retto fin qui da quell'Ing. Capo del Genio Civile.

><

A datare dal 1° marzo, p. v., in seguito ad analoga domanda della Ditta F.lli Badoni di Lecco, fonditori di tubi in ghisa, la Società delle Ferrovie Meridionali ha disposto che venga estesa alla stazione di Lecco la tariffa locale N° 209 P. V.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, in seguito ad invito del R. Ispettorato, ha date le occorrenti disposizioni affinchè venga eliminato l'inconveniente delle mancate coincidenze dei treni 513, 517 e 734 coi treni 5 e 6. — La Società stessa si è poi riservata di studiare quale cambiamento d'orario sia possibile per migliorare le coincidenze medesime.

><

Ci informano da Roma che per il 1° marzo, p. v., è fissata una riunione dei Collegi Arbitrali presso il Ministero dei Lavori Pubblici.

Le Società ferroviarie hanno disposto che gli Arbitri rispettivi si trovino in Roma per il detto giorno.

><

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Reggio di Calabria ha rassegnato al R. Ispettorato Generale delle strade ferrate il progetto definitivo del tronco Gioia-Rosarno della ferrovia Reggio-Castrocucco.

Il detto progetto venne disposto in modo da potersene appaltare i relativi lavori tanto in lotto unico quanto in tre lotti distinti.

><

La Società delle ferrovie del Mediterraneo ha proposto al R. Ispettorato Generale la concessione a determinate condizioni di un prezzo speciale, più il diritto fisso per tonnellata, pei trasporti di legname che una Ditta di Roma dovrebbe eseguire per Parigi e Marsiglia.

><

Ci scrivono da Napoli che quella Giunta Municipale ha approvato il progetto della linea funicolare da San Pasquale a Chiaia al Vomero, presentato dalla sub-concessionaria Banca Tiberina, ed ha stabilito di appoggiare presso il Governo l'istanza fatta dalla Banca suddetta, per ottenere che l'ordine dei lavori sia invertito, eseguendosi prima quelli della funicolare anzicennata e poi quelli della funicolare con partenza da Montesanto, e per ottenere che le linee sieno adibite anche al trasporto delle merci.

Ci consta però che la predetta Giunta Municipale ha fatta espressa dichiarazione al Ministero che con quel voto favorevole non intende per uulla di ritenere innovato il contratto del 9 dicembre 1886, per modo che quando il Governo ricusi l'accoglimento della domanda della Banca, questa debba sottostare a tutte le conseguenze derivanti dal contratto, e quindi a tutte le penalità in esso stabilite qualora venisse a mancare all'adempimento degli impegni assunti.

><

La Direzione Generale per le ferrovie del Mediterraneo ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici il ruolo organico del personale stato assegnato a quella Società. — Nella distribuzione del personale medesimo venne seguito strettamente l'ordine offerto dagli elenchi preparati dalla Commissione di Riparto. — Alla situazione individuale al 30 giugno 1885 venne contrapposta per gli agenti tuttora in servizio la posizione rispettiva al 1° gennaio 1877.

><

Gli ingegneri capi del Genio Civile per le provincie di Verona, Mantova, Modena e Bologna hanno presentato al R. Ispettorato delle ferrovie lo schema di riparto provvi-

sorio del contributo da pagarsi dalle provincie suindicate, in forza della legge 29 luglio 1879, per la ferrovia da Bologna a Verona.

Rivolgiamo anche da queste colonne una parola di vivo rammarico e di sincera condoglianza all'egregio commendatore Mattia Massa, Direttore generale delle S. F. del Mediterraneo, per la gravissima perdita da esso fatta in questi giorni dell'unico superstite amatissimo fratello avvocato comm. **PAOLO**. Insigne giureconsulto, antico deputato del collegio di Lanzo, consigliere comunale, presidente della Società della Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, della Società Torinese dei Tramvai e delle Ferrovie economiche, della Cassa di Risparmio, della Giunta di vigilanza dell'Istituto industriale e professionale, della Società Reale degli incendi e di altri Istituti della nostra città, l'illustre uomo, dotato di robusto ingegno e di vasta coltura, lavoratore indefesso, sapeva provvedere col cuore e colla mente alle molteplici ed importanti mansioni da esso assunte. La morte dell'avv. **P. MASSA** fu un vero lutto per Torino, ove, per l'indole sua mite e conciliante, non aveva che amici ed ammiratori; e Torino gliene diede una prova nei solenni funerali, ai quali numerosissimo fu il concorso d'ogni classe della cittadinanza.

Ci lusinghiamo che l'egregio comm. Mattia abbia trovato un sollievo al suo profondo dolore nelle generali dimostrazioni di stima e di riverenza date al compianto defunto ed alle quali ben sinceramente abbiamo noi pure partecipato. G. P.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie della rete Adriatica. — La Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la rete Adriatica, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti:

Modificazione e ampliamento della stazione di Ravenna, in dipendenza dello innesto della nuova linea Ferrara-Rimini. Spesa L. 77,000.

Rifacimento in acciaio di 18 chilometri di binario sul tronco Vasto-Foggia ed 8 chilometri sul tronco Foggia-Cerignola (linea Bologna-Gallipoli-Otranto). Spesa lire 743,000.

Ferrovia marmifera. — È stato definitivamente stipulato il contratto relativo al prestito ipotecario di 4 milioni di lire, emesso dalla Società privata della ferrovia marmifera di Carrara e assunto dalla Banca Generale insieme al suo gruppo. Hanno firmato il comm. Duchoqué per la Banca Nazionale Toscana, il comm. M. Bondi e il comm. Enrico Rava per la Banca Generale, il cav. Giulio Torri e il cav. avv. Bologna per la Società marmifera. È poi stato concluso colla Società Veneta di costruzioni l'appalto *à forfait* dei nuovi tronchi di completamento della ferrovia stessa e quindi i lavori comincieranno al più presto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil.) fu nello scorso mese di gennaio il seguente: Passeggieri trasportati 57,500 (1886, gennaio: 51,826), introito fr. 148,000 (fr. 141,153.21); bagagli e cadaveri, tonn. 180 (tonn. 219), introito fr. 17,000 (fr. 21,290.32); bestiame, capi 1250 (capi 1644), introito fr. 6400 (fr. 8,163.35); merce trasportata, tonn. 47,700 (tonn. 39,847), introito fr. 513,600 (fr. 452,339.76). Introito complessivo fr. 685,000 (fr. 622,946.64), ossia fr. 2575.19 (fr. 2341.90) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state, durante il passato mese di gennaio di fr. 370,000 (1886, gennaio: franchi 376,338.71), ossia di fr. 1390.97 (fr. 1414.81) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 315,000 (fr. 246,607.33).

Ferrovia del Sempione. — Pel 28 di questo mese è convocato il Gran Consiglio del Cantone di Vaud (Losanna) per votare la sovvenzione di 4 milioni, coi quali quel Cantone ha deciso di concorrere nella costruzione della progettata ferrovia.

La relazione che precede il decreto comincia con un riassunto storico delle varie fasi per le quali è passata la questione del valico attraverso il Sempione, dalla prima concessione fatta dall'antico Governo sardo all'ultima perizia, che accolse il progetto di un tunnel di 16 chilom.

Il rapporto esamina poi le zone di traffico, sulle quali il Sempione può fare assegnamento, discute le difficoltà da vincere e tratta la questione dei valichi che faranno ad esso concorrenza. L'ultimo capitolo tratta del riscatto delle ferrovie svizzere, della spesa prevista, del piano finanziario, ecc.

Il decreto annesso alla relazione stabilisce un sussidio da parte del Cantone di Vaud, di 4 milioni. Tale decreto verrà, non appena approvato, sottoposto alla sanzione del popolo e entrerà in vigore il giorno stesso della ratifica.

I Cantoni di Friburgo e Valais saranno presto chiamati anch'essi a votare le sovvenzioni francesi.

In questi giorni deve riunirsi il Comitato milanese, il quale inizierà poi con le autorità genovesi, che promisero il loro appoggio, le pratiche necessarie per venire al più presto ad una conclusione.

— I giornali annunciano che la Banca ferroviaria svizzera avrebbe fatto dichiarare, a mezzo del proprio Consiglio d'amministrazione, d'essere disposta ad assumere l'emissione per azioni del capitale occorrente per il traforo del Sempione, qualora vengano assicurate le sovvenzioni promesse dalla Svizzera e dall'Italia.

Ferrovie austro-ungariche. — A principiare dal 1° del corrente mese la Staatsbahn austro-ungarica ha attivato il nuovo sistema chilometrico per i biglietti di abbonamento. I prezzi sono i seguenti:

Km.		Iª classe fior.		IIª classe fior.
Km.	5,000	Iª classe fior. 197	IIª classe fior.	147
»	6,000	» » 225	» »	168
»	8,000	» » 281	» »	211
»	10,000	» » 337	» »	253
»	12,000	» » 393	» »	295
»	15,000	» » 478	» »	358
»	20,000	» » 618	» »	463

La distanza abbonata deve essere percorsa nello spazio di un anno. I biglietti d'abbonamento dànno il diritto di percorrere, senza distinzione, tutti i tronchi della Staatsbahn austro-ungarica.

Ferrovia del Rigi. — Abbiamo sott'occhio il resoconto sull'esercizio di questa ferrovia (da Vitznau al Rigikulm) durante lo scorso anno 1886. L'introito lordo complessivo fu di fr. 454,233 (fr. 435,852 nel 1885): le spese sommarono a fr. 275,668 (fr. 249,054 nel 1885). Crebbe pertanto dal 57 al 60 la percentuale delle spese sul prodotto. Ciò nonostante, il residuo attivo dello scorso anno, detratta la somma occorrente pel serzizio dei prestiti e per *tantièmes* e gratificazioni al personale, permette ancora di distribuire un dividendo dell'8 e 1|2 per 0|0 alle azioni.

Notizie diverse

Bonifiche. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto di massima per la costruzione del canale in destra del canal Bianco, per la bonifica Polesana-Padana, in provincia di Rovigo; ed ha deliberato che la spesa prevista di L. 6,680,000 possa essere divisa nel modo richiesto dalla rappresentanza dei Consorzii.

Utile innovazione postale. — Un'innovazione, che sarà accolta con plauso da tutti coloro che hanno occasione di ricevere molte lettere, e specialmente poi dagli uomini d'affari, pei quali la sollecitudine nella distribuzione delle corrispondenze ha importanza capitale, venne testè introdotta nel nostro servizio postale.

Si tratta della ripartizione delle grandi città in zone o distretti postali, a ciascuno dei quali corrisponde uno speciale ufficio postale affatto autonomo.

Questi distretti, a similitudine di quanto si pratica nelle grandi città inglesi e germaniche, porteranno un nome distintivo, corrispondente ai punti cardinali o al centro; e saranno distinti, perciò, colle ininiziali N-E-S-O, C. (centro).

Sull'indirizzo delle lettere si aggiungerà al nome della città l'iniziale del distretto, e questa semplice aggiunta collegata poi con tutto l'organamento postale relativo al distretto, farà sì che la distribuzione delle lettere sarà accelerata almeno di due ore, e in alcuni casi, specie per le corrispondenze nell'interno della città, anche di tre o più ore.

L'elettricità applicata alla trazione. — Alcune esperienze interessanti ebbero luogo sopra una parte della rete della ferrovia aerea di New-York, mediante dei motori elettrici Sprague.

Verso le otto e mezzo della sera, la carrozza preparata fu condotta alla via principale, dove sostituì la locomotiva e il vagone di servizio. I primi percorsi ebbero luogo regolarmente. Alla stazione della seconda *avenue*, però, vi è una rampa di 18 millimetri, la più grande che si incontri nelle ferrovie aeree. Si procedette quindi a delle esperienze di partenza e di fermata per stabilire la possibilità di manovrare senza urti, impiegando unicamente il motore, senza il minimo freno. Si ottenne facilmente nel salire la rampa, una velocità di 16 chilometri e, nel discenderla, una velocità di 28 a 30 chilometri all'ora.

In un altro punto, in cui la salita è rapidissima, si interruppe la corrente, si lasciò ridiscendere e, dopo averla arrestata, si riprese il cammino avanti col migliore successo. Da queste esperienze risulta evidentissima la possibilità di far circolare il vagone elettrico Sprague sulle ferrovie ordinarie.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 26 febbraio 1887:

Azioni Ferrovie Meridionali		L. 740
» » Mediterranee		» 566
» » Sicule		» 623
» » Sarde (preferenza)		» 280
» » Palermo-Marsala-Trapani		» 416
» » Gottardo		—
Buoni Ferrovie Meridionali		» 514,50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena		» 300
» » Monte Cenere		» 515
» » Novara-Seregno		» 259
» » Palermo-Marsala-Trapani		» 318
» » »	2ª emiss.	» 313
» » Centrale Toscana		» 530
» » Meridionali		» 324
» » Sarde, serie *A*		» 326
» » » serie *B*		» 319
» » » 1879		» 324
» » Pontebba		» 485
» » Nord-Milano		» 278
» » Meridionali Austriache		» 312

CONVOCAZIONI

Società Anonima per la costruzione ed esercizio della Tramvia a vapore da Pinerolo a Perosa Argentina. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria per il giorno 6 marzo prossimo venturo, alle ore 3 pom., negli uffici della Società in Pinerolo, per: 1. Discussione ed approvazione del bilancio, udita la relazione dei sindaci; 2. Nomina di tre amministratori; 3. Nomina di tre sindaci e due supplenti, con la determinazione della loro retribuzione.

Società Anonima della Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. — Gli azionisti di questa Società sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 28 marzo prossimo venturo alle ore 12 nella sede della Società, per: 1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione, gestione 1886; 2. Relazione dei sindaci; 3. Discussione ed approvazione del bilancio, esercizio 1886; 4. Nomina di quattro consiglieri d'amministrazione scadenti per anzianità, e di altro in sostituzione del signor avvocato Augusto Setti, dimissionario; 5. Nomina di tre sindaci effettivi e dei due supplenti per l'esercizio 1887.

Società Anonima Ferrovia Superga. — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria e straordinaria pel giorno 10 marzo 1887, ore 9,30 ant., nel locale della Stazione funicolare di Sassi, per: 1. Nomina del presidente dell'assemblea; 2. Relazione del Consiglio d'amministrazione; 3. Relazione dei sindaci; 4. Approvazione del bilancio al 31 dicembre 1886; 5. Nomina di amministratori; 6. Nomina dei sindaci e supplenti; 7. Autorizzazione al Consiglio di cedere il concorso governativo.

Strada Ferrata Centrale e Tramvie del Canavese. — I signori azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 17 marzo prossimo alle ore 3 pom., nei locali del Banco di Sconto e Sete, per: 1. Relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci; 2. Approvazione del bilancio e ripartizione degli utili dell'esercizio 1886; 3. Nomina di due amministratori, tre sindaci e due supplenti sindaci; 4. Estrazione a sorte di N. 13 azioni da ammortizzarsi.

Società Anonima della Strada Ferrata da Alessandria ad Acqui. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti pel 24 marzo ad ore 1 pomeridiana, in Firenze, per: 1. Resoconto annuale del Consiglio d'amministrazione; 2. Relazione dei sindaci; 3. Presentazione e approvazione dei conti dell'esercizio 1886; 4. Nomina dei sindaci e supplenti per l'esercizio 1887.

Società della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani. — Assemblea generale degli azionisti pel giorno 24 marzo prossimo, alle ore 3 pomeridiane, nella sede sociale, per: 1. Approvazione dei conti e bilancio sociale e relative deliberazioni; 2. Nomina di amministratori in sostituzione di quelli uscenti di carica, a norma dell'art. 14 dello statuto; 3. Nomina di sindaci e supplenti per l'anno 1887; 4. Comunicazione del Consiglio d'amministrazione.

Società Anonima della Strada Ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti di detta Società pel 24 prossimo marzo, ad ore 3 pomeridiane, per: 1. Resoconto annuale del Consiglio d'amministrazione; 2. Relazione dei sindaci; 3. Presentazione e approvazione dei conti dell'esercizio 1886; 4. Nomina dei sindaci e supplenti per l'esercizio 1887.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Grande appalto di lavori pel Tevere. — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle due sponde del fiume Tevere dal Mattatoio al ponte Elio in questa città, e consistenti:

a) In sinistra, nelle sterramento della sponda, costruzione del muraglione di spallatura, stradone di Lungo-Tevere, e sottoposto Collettore fra l'angolo a monte del Mattatoio e l'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per una lunghezza di metri 1535, misurata lungo il ciglio del muraglione;

b) In destra, nel ritaglio della sponda, costruzione di muraglione e Lungo-Tevere come sopra dalla spalla del Ponte Margherita all'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per un'estesa di metri 1200,90 misurata lungo il ciglio del muraglione; venne provvisoriamente deliberato per L. 8,691,427.68. I fatali scadono col mezzogiorno dell'11 marzo p. v. (V. N. 5 del *Monitore*).

Comune di Gallico (6 marzo, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di una strada-argine lungo la sponda sinistra del torrente S. Biagio, lunga m. 1169, tra l'innesto colla antica strada provinciale al sito detto Rovere del Su-Carlo e la rampa Fondaconovo all'estremo dell'abitato di Gallico Superiore. Importo L. 80,350.40. Cauzione provvisoria L. 4020; definitiva il decimo.

Prefettura di Torino (7 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edifizio ad uso degli istituti di

fisiologia, patologia generale e materia medica della Regia Università di Torino. Importo L. 600,000. Lavori compiuti in 500 giorni. Cauzione provvisoria L. 20,000; definitiva L. 60,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Roma (7 marzo, ore 11 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto di una nuova serie di lavori di fognatura nel quartiere ai Prati di Castello, a compimento di quella già eseguita nella zona comppesa fra il Lungo-Tevere e le vie Terenzio e Fabio Massimo. Importo L. 400,000. Cauzione provvisoria L. 20,000; definitiva L. 40,000. Deposito per spese L. 4000. Lavori compiuti in 6 mesi. Fatali 24 marzo, ore 11 antim.

Municipio di Alessandria (7 marzo, ore 10,30 antimer., definitiva). — Appalto dei lavori di costruzione e manutenzione dei selciati, condotti, marciapiedi, ecc. nella città e sobborghi di Alessandria pel triennio 87-89. Importo ridotto L. 51,600.30.

Municipio di Gallipoli (8 marzo, ore 11 antim., 1ª asta) — Appalto dei lavori e provviste per l'erezione di un mercato, e magazzeni sottoposti, nel largo denominato Fossati del Castello di questa città. Importo L. 110,000. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva L 9600. Deposito per spese L. 800. Fatali 23 marzo, ore 11 antim.

Direzioni delle costruzioni del 2° dipartimento marittimo (5 marzo, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Appalto dell'impresa per la provvista alla R. Marina nell'arsenale di Napoli di tubi di rame ed oggetti diversi di rame, di bronzo e di ferro. Importo L. 250,000. Si procederà al deliberamento anche con un sol offerente.

Saranno ammessi a concorrere soltanto i proprietarii od i rappresentanti legalmente riconosciuti di stabilimenti meccanici nazionali, non solo atti alla fabbricazione di tubi di rame e degli oggetti di rame, di bronzo e di ferro ai quali la presente impresa si riferisce, ma ancora capaci, per personale e per mezzi di lavoro, di poter fornire almeno quattro tonnellate al mese dei tubi stessi di propria fabbricazione.

Le offerte, potranno anche essere presentate al Ministero della Marina, ed alle Direzioni omonime del 1° e 3° dipartimento Marittimo. Deposito L. 25,000. Deposito per spese L. 2300.

Regia Prefettura di Roma (9 marzo, ore 11 ant., definitiva). — Appalto dei lavori concernenti la deviazione della salita S. Lorenzo compresa fra il chiavicotto delle bocchette ed il selciato San Lorenzo nuovo, lungo la strada nazionale Cassia (IV tronco) nel circondario di Viterbo provvisoriamente deliberato pel prezzo di L. 71,324 diminuito del precentuale ribasso di L. 12 e quello di L. 5 avuto in grado di miglioria. Cauzione provvisoria L. 3800; definitiva il decimo.

Municipio di Petina (10 marzo, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada obbligatoria Carpineto. Stazione e varianti, (m. 8179.78) che partendo dalla nazionale delle Calabrie passa per la stazione ed arriva in questo comune di Petina. Importo L. 85,000. Lavori compiuti in 3 anni. Cauzione provvisoria L. 4000. Fatali a giorni 15.

Prefettura della provincia di Padova (10 marzo, ore 10 ant., unica e definitiva). — Appalto del lavoro di rialzo, ed ingrosso di banca a robustamento dell'argine sinistro d'Adige nella località Drizzagno 2 Rocche con Volta Gallion fra gli stanti 44 e 49 in Comune di Masi, (m. 752). Importo L. 61,440. Aggiudicazione anche con un sol offerente. Deposito L. 3500; deposito per spese L. 900; Cauzione definitiva il decimo. Lavori compiuti in giorni 180.

Municipio di Sorrentino (10 marzo, ore 11 antim., 1ª asta) — Appalto delle opere necessarie per la costruzione di una scogliera alla Marina Piccola di questo Comune a partire dal Moletto della Dogana per la distesa di m. 180, e di un canale di deviazione del torrente che presentemente sbocca nel seno di mare da cingersi con la scogliera. Importo L. 143,324.16. Lavori compiuti entro il mese di settembre 1888. L'aspirante deve aver compiuti lavori di questo genere dell'importo almeno di L. 80,000. Cauzione provvisoria L. 8000; deposito per spese L. 2000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Afragola (10 marzo, ore 11 antemer., definitiva). — Appalto dei lavori di allargamento e sistemazione della strada comunale denominata delle Cinquevie, ecc. Importo ridotto lire 57,004.38. (V. N. 4 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (12 marzo, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto per la fornitura alla R. Marina di 4 caldaie marine e relativi accessorii per la R. Nave *Città di Napoli* cioè due da cinque forni e due da 4 forni ciascuna con tubi scaldatori di ottone. Importo L. 171,557. Consegna in uno degli arsenali di Spezia, Napoli o Venezia a scelta della R. Marina. Deposito L. 17,000. Fatali 30 marzo, ore 12 meridiane. Sono ammessi alla gara solamente i proprietarii o rappresentanti di stabilimenti nazionali. Offerte anche al Ministero della Marina o ad una delle direzioni del 2° e 3° Dip. marittimo Napoli e Venezia.

Prefettura di Rovigo (12 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). Appalto della quinquennale manutenzione con sasso trachitico delle scogliere che presidiano l'arginatura destra dell'Adige nella sezione 3ª dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892 nei comuni di Pettorazza, Cavarzere, Loreo e Rosolina. Importo complessivo L. 45,950. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva L. 4595; deposito per spese L. 600. Fatali 28 marzo, ore 11 antim.

Direzione del Genio militare in Messina (15 marzo, ore 11 ant., unica e definitiva). — Costruzione di una Tettoia-Scuderia per numero cento cavalli, con stecconato ed abbeveratoi, ed una casetta a due piani per deposito allevamento cavalli in Scordia, tenuta demaniale Pietralunga, presso Paternò, per L. 50,000 da eseguirsi nel termine di cento giorni. Deposito L. 5000. Offerte a tutte le direzioni territoriali dell'arma o uffici staccati da esse dipendenti.

Ministero dei lavori pubblici e prefettura di Arezzo (15 marzo, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto e deliberamento deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla definitiva inalveazione e sistemazione del Fosso a Cornio, in Val di Chiana, a partire dai pressi di Casa Avvanzati fino allo sbocco in Foenna presso il ponte del Capannone, per L. 116,220. Lavori compiuti in giorni 360. Cauzione provvisoria L. 5000.

Municipio di Vasto (16 marzo, ore 11 antim., 1ª asta). Appalto della sistemazione e lastricamento, con basoli vesuviani di diverse strade interne e relative fognature. diviso in tre lotti. I tre incanti seguiranno separatamente.

1° Lotto.	Importo L. 23,921.93;	cauzione	L. 2400.
2° Lotto.	Idem. » 36,641.82;	idem.	» 3700.
3° Lotto.	Idem. » 39,289	idem.	» 4000.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera dei ponti e ponticelli della ferrovia *Polla-Teggiano* per conto dell'onor. Impresa costruttrice Comboni-Feltrinelli.

Direzione del Genio Militare di Alessandria. — L'appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di una casermetta per una batteria d'artiglieria e di una cavallerizza coperta nella piazza di Novi Ligure, nell'asta del 12 febbraio fu aggiudicata al signor Carlo Saldarini, domiciliato a Milano, per L. 216,869.80 (V. N. 5 del *Monitore*).

Comune di Raiano. — L'appalto per i lavori di sistemazione dell'antico Canale Corfinio, nell'asta del 6 febbraio a Raiano fu aggiudicato al signor Paolo d'Aprile col ribasso del 10,50 % su L. 115,772.94 (V. N. 1 del *Monitore*).

Prefettura di Parma. — L'appalto per i lavori urgentissimi della grande difesa di Sacca in Comune di Colorno, di fronte all'argine destro di Po, nell'asta del 12 febbraio a Parma, fu aggiudicato al signor Valentini Pietro, domiciliato a Mantova, per la somma di L. 91,878.40.

Ministero dei Lavori pubblici e Prefettura di Rovigo. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla difesa frontale e ripristino di scarpa subacquea da eseguirsi al froldo di Carbola, a destra di Po, in Comune di Carbola, nell'asta del 18 febbraio fu in Prefettura aggiudicato al signor Muratori Ercole, col ribasso del 35,01 % su L. 173,000 (V. N. 6 del *Monitore*).

Municipio di Udine. — L'appalto della parte III del lavoro del nuovo acquedotto per la città di Udine, nell'asta del 14 febbraio a Udine fu aggiudicato al signor Luigi Fanni, domiciliato a Udine, per la somma di L. 241,300 (V. N. 6 del *Monitore*).

Municipio di Frascati (8 marzo, ore 11 ant., fatali). — Appalto per la costruzione d'una strada pensile di circonvallazione fra l'Ospedale e piazza Spinetta, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 2,50 % (V. N. 7 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dall'11 al 20 febbraio 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027		4006			
Chilometri in esercizio — » secondaria	423	4450	259	4265	185	—
Media in esercizio	4399		4206		193	—
Viaggiatori	1.133.447 36		960.895 51		172.551 85	—
Bagagli e Cani	57.275 24		52.879 87		4.395 37	—
Merci a G. e P. V. accelerata	270.256 54		245.829 16		24.427 38	—
Merci a P. V.	1.558.855 85		1.390.573 14		168.282 71	—
TOTALE	3.019.834 99		2.650.177 68		369.657 31	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 20 febbraio 1887.*

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	27.269.720 54	26.425.778 38	843.942 16	—
Bagagli e Cani	1.293.879 02	1 257.400 46	36.478 56	—
Merci a G. e P. V. accelerata	6.812.901 94	6.566.443 88	246.458 06	—
Merci a P. V.	34.552.226 18	33.454.199 10	1.098.027 08	—
TOTALE	69.928.727 68	67.703.821 82	2.224.905 86	—

Prodotto per chilometro.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
della decade	678 61	621 38	57 23	—
riassuntivo	15.896 51	16.096 96	—	200 45

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Dicembre 1886.

	Chil.	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	12	10.572 95	589 70	11.162 65
Torino-Lanzo	» 32	28.141 61	8.171 82	36.313 43
Settimo-Rivarolo	» 23	10.535 05	7.946 20	18.481 25
Santhià-Biella	» 30	28.378 24	18.685 65	47.063 89
Fossano-Mondovì	» 24	4.175 05	558 35	4.733 40
Sassi-Superga	» 3	249 45	—	249 45
TOTALE		82.052 35	35.951 72	118.004 07

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dall'11 al 20 Febbraio 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	3.920 75	14.082 60	1.460 00	2.395 50	975 60	3.275 30	1.610 10	3.484 20	5.440 10	1.412 75	776 55
Bagagli	65 70	179 70	22 30	17 30	10 60	43 35	1 90	18 15	33 65	18 60	23 05
Merci Gr. Velocità	297 55	934 95	94 95	320 95	178 55	215 70	14 65	34 50	441 40	56 10	—
Id. Picc. Vel. Acc.	32 55	827 50	—	10 05	—	50 20	—	—	—	20 15	—
Id. Picc. Veloc.	2.590 40	3.787 30	1.155 25	2.875 95	1.207 15	908 70	232 50	3 25	602 25	140 35	—
Totali	6.906 95	19.812 05	2.732 50	5.619 75	2.371 90	4.493 25	1.859 15	3.535 10	6.517 40	1.647 95	799 60

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 1° al 10 Febbraio 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1887	112.597 37	2.670 44	7.586 85	122.762 01	2.733 84	248.350 51
1886	104.703 29	2.469 35	7.242 40	98.125 23	2.066 85	214.607 12
Differenze	+ 7.894 08	+ 201 09	+ 344 45	+ 24.636 78	+ 666 99	+ 33.743 39
	Dal 1° Luglio 1886 al 10 Febbraio 1887.					
1886-87	2.541.063 64	53.717 17	271.210 29	2.477.525 12	48.064 68	5.391.580 90
1885-86	2.128.337 70	46.033 18	236.259 31	2.409.709 92	46.473 89	4.866.814 —
Differenze	+ 412.725 94	+ 7.683 99	+ 34.950 98	+ 67.815 20	+ 1.590 79	+ 524.766 90

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Porta Dirett. propr. respons.

ANNO XX — Sabato, 5 Marzo 1887 — NUM. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE NUOVE COSTRUZIONI
DELLA RETE DEL MEDITERRANEO

Dall'ultimo rapporto sull'andamento dei lavori di costruzione di nuove linee per parte della Società Mediterranea, durante lo scorso gennaio, rileviamo quanto segue:

Stazione di Roma-Trastevere.

Le murature di fondazione dei vari fabbricati sono quasi ultimate. I movimenti di terra per la formazione del piazzale sono eseguiti per circa 3/4. È quasi ultimato lo scarico a terra provvisorio per merci.

Direttissima Roma-Napoli.

Rettifica Roma-Segni. — Il progetto definitivo è quasi ultimato.

Raddoppio binario Segni-Morolo. — Sono in corso le trattative col Governo per l'esecuzione del lavoro a prezzo fatto.

Rettifica Morolo-Ceccano. — Come sopra.

Raddoppio binario Ceccano-Ceprano. — Come sopra.

Raddoppio binario Ceccano-Aquino. — Come sopra.

Raddoppio binario Aquino-Presenzano. — È in corso il progetto definitivo.

Raddoppio binario Presenzano-Riardo. — Trasmesso al Regio Ispettorato per l'approvazione il progetto colle proposte per l'esecuzione del lavoro.

Rettifica Riardo-Pignataro. — Sono in corso le trattative col Governo per l'esecuzione del lavoro a prezzo fatto.

Raddoppio binario Pignataro-Capua. — Trasmesso al Regio Ispettorato per l'approvazione il progetto colle proposte per l'esecuzione del lavoro.

Stazione di Capua. — Trasmesso al Regio Ispettorato per l'approvazione il progetto modificato della nuova Stazione.

Rettifica Capua — Km. 10.— Trasmesso al Regio Ispettorato per l'approvazione il progetto colle proposte per l'esecuzione del lavoro.

Rettifica Km. 10-Afragola. — Come sopra.

Rettifica Afragola-Casalnuovo. — Già incominciati i lavori, appaltati alla «Società per opere pubbliche di Napoli».

Raddoppio e triplicamento binario Casalnuovo-Napoli. — Trasmesso al Regio Ispettorato per l'approvazione il progetto colle proposte per l'esecuzione del lavoro.

Linea Velletri-Terracina.

Tronco Velletri-Sezze. — Trasmesso al Regio Ispettorato per l'approvazione il progetto colle proposte per l'esecuzione del lavoro.

Tronco Sezze-Terracina. — In corso il progetto definitivo.

Linea Sparanise-Gaeta.

In corso di revisione il progetto governativo.

Linea Agropoli-Rosarno (Eboli-Reggio litoranea).

Tronco Agropoli-Rutino. — I lavori sono quasi ultimati.

Tronco Rutino-Vallo. — Il tronco è in istato di avanzata costruzione. La posa del binario fu eseguita per metri 8500.

Tronco Vallo-Pisciotta. — I lavori, che avevano rallentato per questioni sollevate dall'Impresa, furono ora ripresi con vigore.

Tronco Pisciotta-San Mauro-Celle. — Trasmesso al Regio Ispettorato per l'approvazione il progetto colle proposte per l'esecuzione del lavoro.

Tronco Celle-Policastro-Castrocucco. — Il progetto definitivo sta per essere ultimato.

Tratta Castrocucco-S.ta Eufemia (11 tronchi). — Trasmesse al Regio Ispettorato le proposte di esecuzione dei lavori in base ai progetti governativi.

Tratta S.ta Eufemia-Rosarno. — Sono in corso gli studî.

Linea Sala-Castrocucco (Eboli-Reggio interna).

Tronco Sala-Teggiano. — I lavori di questo tronco sono quasi ultimati.

Tronco Teggiano-Casalbuono. — In generale i lavori progrediscono assai lentamente, causa la deficienza di mezzi da parte dell'Impresa.

Tronco Casalbuono-Lagonegro. — Il progetto definitivo è quasi ultimato.

Tronco Lagonegro Castrocucco. — È quasi ultimato il progetto di massima.

Linea Salerno-San Severino.

Si sta in attesa che il Ministero proceda all'appalto per conto proprio dei lavori della linea.

Linea Catanzaro-Stretto Veraldi.

Tronco Settingiano-Marcellinara. — I lavori sono già appaltati all'Impresa M. O. Levi.

Tronco Catanzaro-Sala-Settingiano. — Si attende l'approvazione del Regio Ispettorato pei varii progetti presentati per avvicinarsi colla linea il più possibile alla Città di Catanzaro.

Tronco Marcellinara-Stretto Veraldi. — Si attende ai rilievi di campagna per lo studio del progetto esecutivo.

Linea Parma-Spezia.

Tronco Fornovo-Solignano. — Si lavora nei movimenti di terra ed alla chiusura delle breccie formatesi nelle murature.

Tronco Solignano-Ghiare. — Si attese allo scavo della Galleria di Cà di Bada, non potendosi fare altro lavoro, causa il gelo e le nevicate.

Tronco Ghiare-Borgotaro. — È in corso la redazione del progetto definitivo.

Tronco Borgotaro-Guinadi. — Continua il lavoro in Galleria del Borgallo. Le altre opere subirono una sosta in causa del tempo rigido e nevoso.

Tronco Guinadi-Pontremoli. — Si lavorò lentamente ai movimenti di terra, agli escavi ed alle gallerie.

Tronco Pontremoli-Filattiera. — I lavori di questo tronco in generale sono in uno stato d'avanzamento assai inoltrato.

Tronco Filattiera-Villafranca. — Si diede un gran sviluppo ai movimenti di terra. Delle opere murarie assai poco si fece, causa il gelo.

Tronco Villafranca-Grotto. — I lavori sono abbastanza avanzati. Si ritiene potranno ultimarsi pel maggio p. v.

Tronco Grotto-Caprigliola. — Si lavorò poco, avendo l'Impresa sospeso i lavori in causa del ritardo frapposto dal R. Governo nei pagamenti dei certificati.

Tronco Caprigliola-Ghiareto. — I lavori sono finiti e collaudati. Per la Stazione di S. Stefano, che non era compresa nell'appalto del tronco, si predispone il progetto esecutivo.

Tronco Ghiareto-Fornola. — I lavori sono quasi ultimati.

Diramazione Gaiano-Borgo S. Donnino. — Il progetto di massima venne presentato al Ministero il 22 gennaio 1887.

Diramazione S. Stefano-Sarzana. — Si attende alla redazione del progetto esecutivo.

Linea Cuneo-Ventimiglia.

Tratto Cuneo-Robilante. — I lavori sono molto avanzati. Ritiensi potranno essere ultimati pel maggio p. v.

Tratta Limone-Ventimiglia. — Sono in corso gli studî.

Ufficio Studi della linea Viterbo-Siena.

Il progetto di massima di questa linea venne dalla Società consegnato al Sindaco di Siena, e da questo presentato al Ministero il 4 febbraio 1887.

Ufficio Studî della linea Aulla-Lucca.

Tronco 1° Lucca-Ponte a Moriano. — Il progetto definitivo fu già trasmesso al R. Ispettorato per l'approvazione.

Tronco 2° Ponte a Moriano-Bagni. — Si prosegue la redazione del progetto definitivo.

Sui tronchi 3°, 4° e 9° sono in corso gli studî.

Linea Ponte S. Venere-Avellino.

Sono in corso gli studî su tutta la linea.

DELIBERAZIONI DELLA 3ª CONFERENZA DI BERNA
per la Convenzione Internazionale
PEI TRASPORTI DI MERCI SU STRADE FERRATE

(Contin. — V. N. 9).

Art. 20. La ferrovia, ultimo settore, deve curare, all'atto della riconsegna, il ricupero della totalità dei crediti risultanti dalla lettera di vettura, essenzialmente delle spese di trasporto, delle spese accessorie, di quelle di dogana, ed altri sborsi necessitati dall'eseguimento del trasporto, come pure degli assegni ed altre somme che potessero gravare la merce. Egli opera tali incassi tanto per suo conto che per quello delle ferrovie precedenti o degli altri interessati.

Art. 21. La ferrovia ha sulla merce i diritti di un creditore pignorante per la totalità dei crediti indicati nell'art. 20. Questi diritti sussistono finchè la merce trovasi in possesso della ferrovia, o d'un terzo che la detiene per lui.

Art. 22. Gli effetti del diritto di pegno saranno regolati secondo le leggi del paese ove si effettua la riconsegna.

Art. 23. Ogni ferrovia è tenuta dopo l'incasso, sia in partenza, che in arrivo, delle spese di trasporto ed altri crediti risultanti dal contratto di trasporto, di pagare alle ferrovie interessate la parte loro spettante su queste spese e crediti.

La ferrovia, ultimo settore, è responsale del pagamento della lettera di vettura, se riconsegna la merce senza riscuotere l'ammontare dovuto dal destinatario, salva riserva dei diritti della ferrovia contro il destinatario.

La rimessione della merce da un settore ad altro susseguente dà diritto al primo di addebitare senz'altro in conto corrente il settore successivo dell'ammontare delle spese e crediti di cui era gravata la lettera di vettura al momento della rimessione della merce, sotto riserva del conto definitivo a stabilire conformemente all'alinea 1 del presente articolo.

I crediti di una ferrovia contro un'altra risultanti da un trasporto internazionale, sono insequestrabili, quando la ferrovia debitrice ha la sua sede in un territorio diverso da quello da cui dipende la ferrovia creditrice. Non vi è eccezione che nel caso in cui il sequestro è fatto in dipendenza d'una sentenza resa dall'autorità giudiziaria dello Stato al quale appartiene la ferrovia creditrice.

Il materiale ruotabile delle ferrovie, nonchè generalmente gli oggetti mobili qualsiansi contenuti in detto materiale e che appartengono alla ferrovia, non possono egualmente formare oggetto di alcun sequestro sovra altro territorio che quello dal quale dipende la ferrovia proprietaria, eccetto il caso di sequestro fatto in dipendenza di giudicato pronunciato dall'autorità giudiziaria dello Stato al quale appartiene la ferrovia proprietaria.

Art. 24. Quando si presentano impedimenti alla riconsegna della merce, la Stazione incaricata della riconsegna deve, senza ritardo, prevenire il mittente a mezzo della Stazione di partenza. Essa non deve in alcun caso ritornare la merce senza l'espresso consenso del mittente.

Del resto, e salve le disposizioni dell'articolo seguente, il modo di procedere nel caso d'impedimento alla riconsegna è determinato dalle leggi e regolamenti in vigore, applicabili alla ferrovia incaricata della riconsegna.

Art. 25. In tutti i casi di perdita totale o parziale ed avaria, le Amministrazioni delle Strade ferrate sono tenute

di fare immediatamente delle ricerche, di constatarne il risultato per scritto, e di comunicarlo agli interessati su loro domanda, ed in ogni caso alla Stazione di partenza.

Se la ferrovia scopre o suppone una perdita parziale o una avaria, o se l'avente diritto ne allega l'esistenza, sarà immediatamente redatto un processo verbale dalla ferrovia per constatare lo stato della merce, l'ammontare del danno, ed in quanto possibile, la causa della perdita parziale e dell'avaria e l'epoca a cui esse risalgono. In caso di perdita totale della merce sarà egualmente redatto un processo verbale.

La verifica dovrà essere fatta conformemente alle leggi e regolamenti del paese ove essa ha luogo.

Inoltre ogni interessato sarà in diritto di domandare la constatazione giudiziaria dello stato della merce.

Art. 26. Le azioni contro le ferrovie che nascono dal contratto di trasporto internazionale non appartengono che a colui che ha diritto di disporre della merce.

Se il duplicato non è presentato dal mittente, questi non potrà intentare l'azione che se il destinatario l'ha autorizzato a farlo.

Art. 27. La ferrovia che accettò la merce pel trasporto colla lettera di vettura, è responsabile dell'esecuzione del trasporto sul percorso totale sino alla resa.

Ogni ferrovia susseguente, pel fatto stesso della rimessione della merce colla lettera di vettura primitiva, partecipa al contratto conformemente alla lettera di vettura, ed accetta l'obbligo di eseguire il trasporto in virtù di tale lettera.

L'azione fondata sul contratto di trasporto internazionale non potrà, salvo il regresso delle ferrovie fra di loro, essere proposta che contro la prima Amministrazione o quella che avrà ricevuto in ultimo luogo la merce colla lettera di vettura, o contro l'Amministrazione della cui rete il danno sarà stato occasionato. L'attore avrà la scelta fra le suddette amministrazioni.

L'azione non sarà intentata che davanti un tribunale sedente nello Stato dove l'Amministrazione azionata avrà il suo domicilio e che sarà competente secondo le leggi di questo Stato.

Una volta l'azione intentata, il diritto di opzione fra le ferrovie menzionate all'al. 3, è estinto.

Art. 28. I reclami fondati sul contratto di trasporto internazionale potranno essere proposti contro un'altra Amministrazione che quella designata nell'art. 27, alinea 3, quando gli si presentano sotto la forma di domande riconvenzionali o di eccezioni e quando la domanda principale sia fondata sul medesimo contratto di trasporto.

Art. 29. La ferrovia è responsabile degli agenti addetti al suo servizio, e delle altre persone che impiega per l'esecuzione del trasporto di cui è incaricata.

Art. 30. La ferrovia risponde, salve le disposizioni contenute negli articoli seguenti, del danno risultante dalla perdita (totale o parziale) o dell'avaria della merce, a partire dall'accettazione pel trasporto sino alla riconsegna. Sarà esonerata da questa responsabilità, se prova che il danno ebbe causa da una colpa dell'avente diritto, da un suo ordine non risultante da colpa della ferrovia, da un vizio proprio della merce (deteriorazione interna, calo naturale, colatura ordinaria, ecc.), o da un caso di forza maggiore.

Nel caso in cui la lettera di vettura designa un luogo di destinazione che non è una Stazione di ferrovia, la responsabilità della ferrovia, basata sulla presente Convenzione, cessa all'ultima Stazione. Il trasporto ulteriore è retto dall'art. 19.

Art. 31. La ferrovia non è responsabile:

1° Dell'avaria sopravvenuta alle merci che, in virtù di prescrizioni di tariffe o di convenzioni passate col mittente, sono trasportate in vagone non chiuso,

in quanto l'avaria sarà risultata dal pericolo inerente a questo modo di trasporto.

2° Dell'avaria sopravvenuta alle merci che, secondo la dichiarazione del mittente nella lettera di vettura (art. 9) sono rimesse alla rinfusa o con imballaggio difettoso, quantunque per loro natura e per essere al riparo di perdite ed avarie esse esigano un imballaggio,

in quanto l'avaria sarà risultata dalla mancanza o dallo stato difettoso dell'imballaggio.

3° Dell'avaria sopravvenuta a merci che, in virtù di prescrizioni di tariffa o di convenzioni speciali passate col mittente, in quanto tali convenzioni sono autorizzate sul territorio dello Stato ove esse sono applicate, furono caricate o scaricate da questo o dal destinatario,

in quanto l'avaria sarà risultata da un rischio inerente all'operazione del carico e dello scarico, ovvero da un carico difettoso.

4° Dell'avaria toccata alle merci che, per cause inerenti alla loro natura, sono esposte al rischio particolare di perdersi in tutto od in parte o di essere avariate notevolmente per causa di rottura, ruggine, deteriorazione interna e spontanea, colatura ordinaria, essicazione o sperdimento,

in quanto l'avaria provenne da tale pericolo.

5° Dell'avaria sofferta da animali viventi,

in quanto la medesima risultò dal pericolo speciale che il trasporto di detti animali loro occasiona.

6° Dell'avaria sopravvenuta alle merci e bestiami, il trasporto dei quali, a termini di tariffe o di convenzioni intervenute col mittente, non si effettuano che sotto scorta,

in quanto l'avaria è risultata dal pericolo a cui la scorta ha lo scopo di ovviare.

Se, avuto riguardo alle circostanze di fatto, l'avaria ha potuto risultare da una delle cause summenzionate, si potrà presumere che l'avaria risulti da una di tali cause, a meno che l'avente diritto stabilisca il contrario.

Art. 32. In quanto concerne le merci che in ragione della loro natura particolare, subiscono, di regola generale, pel fatto solo del trasporto, una diminuzione di peso, la ferrovia non risponde di tali ammanchi se non in quanto sorpassano la tolleranza determinata dalle disposizioni regolamentarie.

Nel caso di trasporto di più colli con una sola lettera di vettura, la tolleranza sarà calcolata separatamente per ciascun collo, quanto il peso dei colli isolati è indicato sulla lettera di vettura, o può essere constatato altrimenti.

Tale restrizione di responsabilità non può tuttavia essere invocata quando sarà provato che la perdita, secondo le circostanze di fatto, non risulta dalla natura della merce, o che la tolleranza fissata non può applicarsi in ragione della natura della merce o delle circostanze nelle quali si produsse l'ammanco.

In caso di perdita totale della merce, non potrà essere fatta deduzione alcuna pel calo stradale.

Art. 33. Se la riconsegna non ebbe luogo nei trenta giorni susseguenti lo spirare del termine fissato per la

resa (art. 14) l'avente diritto può, senza avere a fornire altra prova, considerare la merce come perduta.

(Continua).

LE STRADE FERRATE
DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

(Contin. — V. Num. 9).

Passaggi a livello. Chiusure. — Le strade e le ferrovie sono quasi sempre traversate a livello, come ho già detto. I passaggi a livello sono dunque molto numerosi e liberi quasi sempre. Un semplice cartello previene il pubblico di guardarsi dalle macchine. I passaggi a livello sorvegliati sono chiusi con barriere che si manovrano simultaneamente da ambe le parti.

Gli atti di concessione, o le leggi susseguenti, hanno in certi Stati imposto alle Compagnie la costruzione di chiusure. Talune volte i confinanti le costrussero per proteggere i loro bestiami; altre volte poi non si fece alcuna divisione tra la linea ed i terreni confinanti.

Tra Buffalo e Albany il nostro treno seguì una contrada molto lunga di una città chiamata Siracusa. Il suolo di questa contrada, che probabilmente fu stabilito dopo l'apertura della linea, non è che la sede stessa della ferrovia. Non vi sono vie carreggiabili indipendenti, neppure marciapiedi, soltanto un viottolo di scarto per parte, ove le vetture possono ripararsi. Quando noi eravamo passati, abbiamo visto le vetture riprendere l'asse della strada ed i bimbi delle case vicine ritornare ai loro giuochi in mezzo alla via. Si tratta di una linea sulla quale circolano, in certi momenti, 100 treni al giorno.

Mantenimento. — È ancora un'opinione molto accreditata, sulla quale avremo a ritornare, quella di credere che gli ingegneri americani poco si curino del mantenimento della linea. Questo invece è molto diligentato e organizzato come sulle nostre reti francesi. Noi abbiamo incontrato dappertutto squadre di operai molto numerose, ed abbiamo così potuto verificare ciò che ci si era affermato, cioè che la spesa della mano d'opera è assai elevata sulle linee molte frequentate; ne è causa l'umidità della piattaforma, il rapido deterioramento delle traverse non iniettate ed il gran numero delle traverse impiegate.

La durata media di una traversa sulla grande arteria del Pensilvania R. R. è da cinque a sei anni; ogni anno si devono rimpiazzare da 250 a 300 traverse per chilom.

Un industriale, il sig. Dudley, ha costrutto un vagone registratore, chiamato *Dinagrafo*, col quale esso percorre le linee attaccato in coda ai treni merci. L'apparecchio fa rilevare sopra un grafico tutte le particolarità del binario, scartamento, profilo longitudinale, ecc. Molte Compagnie stipularono dei contratti col sig. Dudley e fanno percorrere il suo *Dinagrafo* sulle loro linee a epoche fisse. L'apparecchio è disposto in modo che quando le deformazioni raggiungono un certo limite, un getto di color rosso viene lanciato automaticamente lasciando sulla rotaia una traccia molto apparíscente alla vista del sorvegliante.

Segnali. — Si potrebbe quasi dire che le ferrovie americane vengono esercite senza segnali, se le Compagnie che sono alla testa del progresso, specialmente la rete della Pensilvania che si gloria del nome di « *Standard* » che le si dà qualche volta, non avessero adottato da alcuni anni sulle loro linee e stazioni principali una specie di segnali che si avvicina molto ai segnali inglesi. Ma è ancora una eccezione. Sulle linee importanti, come il « Michigan Central », si resta stupiti di vedere le stazioni sprovviste di ogni protezione, mentre passano su questa linea, in certe epoche dell'anno, fino a 40 treni in 24 ore in ogni senso! Quando si fanno le meraviglie agli agenti superiori di queste Compagnie, vi rispondono che essi contano molto sui freni continui di cui tutti i treni viaggiatori sono provvisti, sui freni a mano dei vagoni-merci, freni che i conduttori di questi treni chiudono successivamente passando da un vagone ad un altro (1), infine su d'un sistema particolare d'esercizio del quale parlerò più innanzi.

Aggiungo che per ovviare il pericolo che risulta dall'assenza dei dischi in uno scalo ove un treno staziona, i regolamenti obbligano in generale il conduttore di coda di un treno viaggiatori che debba fermarsi più di 3 minuti, a portare dei petardi fino a 1,052 metri (1200 *yards*) e il medesimo conduttore, se si tratta di un treno merci, a portarsi alla medesima distanza qualunque sia lo stazionamento, fin che la coda del treno non è visibile almeno ad un mezzo miglio (800 m.).

Tali regole così sommarie, e che per la pigrizia naturale degli uomini sovente possono passare inosservate, costituiscono certamente una garanzia di un ordine molto inferiore. Egualmente si dica di quella che prescrive che i treni arrivino in stazione a passo d'uomo. Quest'ultima contenuta nelle leggi di concessione della maggior parte degli Stati, viene per la forza stessa delle cose violata in modo continuo e permanente. Abbiamo potuto constatarlo ogni volta che traversavamo una stazione, e ne abbiamo attraversate con velocità di 100 e 120 chilometri. La sola circostanza che corregge ciò che un simile esercizio presenta d'imprudente per noi europei, è il fatto che le stazioni intermedie, essendo in generale di poca importanza, le fermate vi sono rare e brevi.

Se le stazioni intermedie non hanno segnali avanzati, esse non hanno neppure apparecchi destinati a mantenere gli intervalli tra i treni. Tuttavia, tra New-York e Albany, noi abbiamo rimarcato un apparecchio che consiste in un piccolo quadro sul quale le stazioni e le fermate intermedie marcano l'ora del passaggio dell'ultimo treno nel medesimo senso. Il macchinista che raccoglie queste informazioni si regola in conseguenza.

Non ho sinora parlato delle piccole stazioni di passaggio. Quanto alle grandi stazioni, si comincia a fornirle di segnali e anche a chiuderle. Abbiamo trovato il sistema Saxby a New-York, Pittsburgo e Filadelfia. Abbiamo visto tuttavia a Chicago, una stazione enorme, che si estende per parecchie miglia, con biforcazioni, traversate di binari, ramificazioni d'ogni sorta, senza un segnale fisso. Il macchinista, arrivando in uno di questi punti critici, si ferma e guarda a destra e sinistra; se non vede nessun movimento pericoloso che si diriga verso di lui, riparte. Se, al contrario, un altro treno o un'altra manovra soprav-

(1) Essi circolano perciò sul tetto dei vagoni che presenta nella parte superiore una passerella piana. Questa installazione ha anche lo scopo di evitare il riscaldamento dei freni nelle lunghe discese a forti pendenze. A tal uopo i conduttori devono, a un certo punto, chiudere di nuovo i freni ed aprire dopo quelli che hanno già funzionato. Per evitare che questi agenti restino uccisi contro un ponte o un tunnel, l'opera d'arte è sempre preceduta a una certa distanza da un arco dal quale pendono dei fili. L'agente toccato da qualcuno di questi fili, resta avvertito e si nasconde. Tuttavia ne periscono molti di questi disgraziati forzati per professione ad una ginnastica molto difficile e pericolosa.

viene, i macchinisti che sono gentiluomini (come i nostri) si scambiano qualche gentilezza: « Dopo di voi ». — « Io non farò nulla ». Checchè si dica, la regolarità del servizio deve singolarmente soffrirne.

A proposito di apparecchi di chiusura, dirò che abbiamo visto a Pittsburgo un posto di chiusura, dove i segnali e gli aghi sono mossi dall'elettricità e dall'aria compressa impiegate simultaneamente. Questa, sinora, non è che una prova fatta dalla ditta Westinghouse, che ha sede in questa città. Ci si disse che il funzionamento era soddisfacente, ma ci fu impossibile ottenere spiegazioni sufficienti del sistema. Tornammo diverse volte alla carica, si mancò a due convegni stabiliti; in breve abbiamo capito che non ci si voleva dire nulla. Probabilmente diffidavano di noi perchè non era ancora stato preso il brevetto.

Fatta eccezione per la Compagnia della Pensilvania — che bisogna sempre citare a parte essendo molto più avanzata delle altre in materia di perfezionamenti — il *Block-System* non esiste ancora negli Stati Uniti (1). Ma vi ha qualche saggio di blok automatico. Abbiamo trovato all'uscita di Pittsburgo, verso Harrisburg un block automatico installato del signor Westinghouse (2) sopra una diecina di miglia a titolo di prova. I posti distano un miglio uno dall'altro; ogni 3 posti l'automaticità è interrotta; un guardiano fa i segnali a mano, e attende per cancellarli di aver ricevuto la via libera dal suo collega che è distante tre posti. Il sistema è ingegnoso, e non esige l'impiego di pedali. Ecco sommariamente in che consiste: una fila di rotaie è unita con uno dei poli della pila, l'altra fila all'altro; ad una certa distanza le due file sono messe in comunicazione. Si ottiene così un circuito nel quale passa una corrente continua. Arrivando il treno esso stabilisce per mezzo delle ruote e degli assi una derivazione che determina una diminuzione d'intensità nella corrente d'una parte del circuito. Questa diminuzione d'intensità si fa sentire in un *elettro-aimant* che lascia cadere una palletta di ferro dolce. Il movimento che così si ottiene permette lo sfregamento d'una ruota che un peso fa girare e che dà il segnale di fermata. Quando il treno è uscito dal circuito, la palletta è nuovamente attirata, la ruota fa un nuovo giro e il segnale ritorna nella posizione di via libera. Io non posso pronunciarmi sul valore del sistema; il rappresentante della casa Westinghouse, che ci accompagnava, lo disse perfetto e gl'ingegneri della ferrovia non l'hanno contraddetto.

Si può pertanto domandarsi se il legno delle traverse è sempre un isolatore sufficiente, e se la pioggia, la neve e mille altri piccoli incidenti non possano contribuire sul funzionamento, più di quanto si creda, d'un apparecchio così delicato. Ciò che sembrerebbe provare la mancanza di confidenza in questo apparecchio è la continuazione dell'uso del *Block-System* ordinario.

Prima di abbandonare questo soggetto, dirò ancora che i posti di block ordinario sono occupati da uomini solo di notte, mentre durante il giorno lo sono da donne. Mi si disse che queste fanno un buonissimo servizio; ed è evidente, infatti, che un posto sedentario che richiede pochi sforzi muscolari, e che soprattutto esige attenzione, può essere con vantaggio occupato da donne. Ma non è meno evidente che in Francia, dove conserviamo riguardo il sesso debole prevenzioni di cui gli Americani sono perfettamente spogli, tale sostituzione non sarebbe ammessa. Però sono ben persuaso che l'intelligenza delle francesi non è inferiore a quella delle donne dell'altro continente; soltanto la nostra confidenza in esse è inferiore (1).

ESERCIZIO TECNICO.

Movimento. — Entrerò ora in qualche dettaglio riguardo un concetto molto interessante della questione del movimento dei treni, concetto che è speciale all'America e che, quantunque di data recente, ha dato luogo ad un sistema, mi si assicura, generalmente adottato al giorno d'oggi. Domando licenza di estendermi un poco su tale argomento, che non è mai stato esposto, io credo, con schiarimenti utili, a farlo ben conoscere.

L'ordine di idee che hanno guidato gli Americani per regolare e assicurare, in mezzo ai molti incidenti che sorgono, la marcia dei loro treni, è completamente differente da quello che ha presieduto a disciplinare le ferrovie in Europa, e specialmente in Francia.

Da noi, la responsabilità dell'importante servizio del movimento è suddivisa tra una grande quantità d'agenti. Questi agenti, anche di un ordine pochissimo elevato (capi-conduttori, capi di piccole stazioni, ecc.) devono applicare, ognuno per la sua parte, delle regole abbastanza complicate, che essi non sempre possono ben comprendere e che esigono molta attenzione e cura, regole tutelari tuttavia, che hanno tutto preveduto, ma nulla preveduto di troppo e che, per questa ragione, non si saprebbe semplificarle; regole infine dalle quali dipende in modo quasi assoluto la sicurezza. L'inconveniente che vi ha di mettere in tal modo la vita dei nostri viaggiatori sotto la salvaguardia di agenti inferiori, poco pagati, di un'intelligenza che in generale non è superiore al loro grado, è corretto dal fatto che un solo errore di un solo agente non può, nella maggior parte dei casi, produrre inconvenienti. D'altra parte i nostri regolamenti completati con misure accessorie (Blok-System, campane, chiusure) sono fatti invece in modo che occorrono, perchè succeda un accidente, diversi errori commessi da diversi agenti. La sicurezza risulta adunque dal fatto che vi sono molte probabilità perchè, nel mede-

(1) Il *Block System* della Pensilvania R. R. è considerato come essenzialmente *permissif*; voglio dire (giacchè questo termine esige ogni volta una definizione nuova, nessuno essendo d'accordo su ciò ch'esso realmente significa) voglio dire che il segnale d'arresto è rimpiazzato, dopo 5 minuti, con un segnale di rallentamento, quando il binario non è stato liberato prima che spiri questo tempo.

(2) Come si vede il signor Westinghouse si occupa di molte cose. Egli prima ha il suo freno (80,000 vagoni frenati sulle ferrovie americane), le chiusure elettriche ed il blok automatico. Esso è inoltre alla testa di una importante compagnia che distribuisce a domicilio il gas naturale; ha perfezionato e fabbricato degli apparecchi d'illuminazione elettrica. Sta ora cercando e trovando una macchina che deve rimpiazzare la macchina a vapore. È una delle personalità più rimarchevoli degli Stati Uniti. Egli ha i suoi ammiratori e di conseguenza anche i suoi detrattori. I primi lo mettono assai al disopra di Edison, che, ai loro occhi, non ha nulla inventato e non è che un affarista.

(1) Non è questo il solo caso in cui si utilizza il lavoro delle donne; le abbiamo trovate in parecchie stazioni facendo il servizio del lavaggio delle vetture. Ciò che maggiormente ci sorprese, si fu di vederle assolutamente confuse con impiegati maschi in certi uffici, specialmente pel servizio telegrafico. I costumi americani che richiedono il rispetto delle donne, incompatibili forse col temperamento delle razze latine, autorizzano questa promiscuità. Tuttavia, per una particolarità che ci sembrò un po' in contraddizione con questa libertà, si diede loro, non solo nelle strade ferrate, ma altresì nelle banche e nelle case commerciali delle entrate speciali. *Ladies entrance* è un cartello che si vede dappertutto. Perchè, mentre i due sessi sono confusi nell'interno degli stabilimenti, le si fa entrare e sortire per porte distinte? È precisamente il rovescio di quanto si usa presso di noi. Mi sembra che ciò non sia fuorchè un esempio di più delle concessioni che la razza anglo-sassone vuole fare esteriormente alle convenienze.

simo momento o in un intervallo di tempo molto limitato, non si produca la combinazione degli errori necessarî. Infatti si può affermare che questo sistema è buonissimo, e che in materia di sicurezza, le ferrovie francesi non la cedono a quelle delle altre nazioni.

In America si continuò molto tempo con regolamenti molto primitivi; il traffico, ripartito tra un gran numero di linee concorrenti, non esigeva su di esse che un piccolo numero di treni; questi restavano adunque sufficientemente distaccati e non c'era a preoccuparsi degli scontri. Ma non fu più così, quando gli Stati dell'Ovest, rapidamente colonizzati, aprendo alla produzione del bestiame e dei grani immense distese, diedero luogo a un traffico di transito, diretto dall'Ovest all'Est, che raggiunse in pochi anni un enorme sviluppo. Linee che non avevano che un treno al giorno, diventarono sede di una circolazione di 40 o 50 treni giornalieri in ogni senso, e qualche volta anche più. Bisognò prendere nuove misure di precauzione e ne nacque il *trains-dispatcher*.

L'idea che ha portato a questa creazione è semplice: invece di affidare la responsabilità a un gran numero di agenti inferiori, gli Americani pensarono che era preferibile rapportarsi a un unico agente su ciascuna linea. Questo agente che appartiene a un corpo speciale, ben pagato (un « dispatcher » ha uno stipendio da 5 a 10,000 fr.), reclutato severamente, è informato per telegrafo sulla situazione di ogni treno che percorre la sua sezione; egli è esclusivamente incaricato di dar gli ordini, tanto alla partenza quanto per l'intermediario delle stazioni traversate, e su di lui si versa tutta la responsabilità del servizio. È lui che spedisce i treni (nessun treno può partire senza aver ricevuto da lui il suo nome, la sua velocità e la sua marcia); è lui che li ferma, li fa coincidire, li fa stazionare, ecc. Tutte le modificazioni che accidentalmente può occorrere di decidere, cambiamento di stazioni o di coincidenze, marcia di treni speciali, invio della macchina di soccorso, vengono da lui ordinati dal suo ufficio.

Questo ufficio è posto nella stazione più importante della sezione. I titolari hanno generalmente un servizio di 8 ore, durante le quali non possono fumare, leggere giornali, ricevere visite. È loro aggiunto un impiegato del telegrafo. La sezione di ogni *trains-dispatcher* varia tra 100 e 200 chilometri e comprende da 15 a 30 stazioni. I capi-stazione non devono immischiarsi nel movimento dei treni.

Nelle stazioni intermedie, dove, come ho già detto, i viaggiatori sono pochi ed il traffico limitatissimo, l'incarico speciale del capo-stazione è quello di inviare e ricevere telegrammi, che sono molto numerosi in questo sistema. Nelle stazioni più importanti, un impiegato speciale è incaricato di questo servizio.

Il capo-stazione deve regolarmente inviare al *dispatcher* il nome di ogni treno che attraversa la sua stazione come pure l'ora del passaggio. Eventualmente è incaricato di rimettere al capo-conduttore e al macchinista i nuovi ordini che il *dispatcher* può avere a comunicar loro.

Affinchè l'impiegato del posto possa riconoscere di quale treno si tratta, alcune Compagnie fanno gettare dal macchinista, mentre passa per la stazione, una pietra arrotolata in un pezzo di carta in cui è scritto il suo nome, il numero della sua macchina, il nome o il numero del treno (1). Altre Compagnie invece fanno rallentare i treni merci, in modo da poter dare a voce questi ragguagli. Quanto ai treni viaggiatori (che su di una medesima linea non sono mai molto numerosi) esse ammettono che si riconoscano da loro medesimi.

(1) I treni viaggiatori hanno solamente dei numeri; quelli merci portano il nome del capo-conduttore.

Comunque sia, l'istante nel quale ogni treno passa pei differenti punti della linea è notato dal *dispatcher* in un registro fatto come le nostre *marcie di treni*, o su di un grafico (quest'ultimo è poco usato). Coll'aiuto di queste informazioni, egli si rende conto ad ogni istante degli ordini che deve dare ai treni in partenza e delle modificazioni che conviene introdurre negli ordini dei treni già in marcia, dove si devono far fermare i treni, o farli incrociare, ecc.; così pure sa se si deve inviare la macchina di soccorso; infine è lui che, in caso di accidenti, provvede. In una parola, egli solo conosce e applica le regole abbastanza complicate e delicate che presso di noi devono essere a conoscenza di tutti.

Questa organizzazione richiede lo scambio di un considerevole numero di telegrammi, che sarebbe impossibile trasmettere, se, come sulle reti francesi, vi fosse ingombro di linea. D'altra parte, tutte le stazioni devono sempre restare in comunicazione, poichè possono tutte, in qualunque momento, ricevere ordini del *dispatcher*. Gli apparecchi telegrafici impiegati hanno permesso di trionfare della difficoltà; tutte le stazioni ricevono nel medesimo tempo tutti i dispacci che circolano sul filo destinato specialmente al movimento dei treni, da un capo all'altro della sezione. Ma esse non lo leggono e non lo trascrivono che quando il dispaccio è mandato dal *dispatcher* e che le riguarda. Affinchè esse siano debitamente prevenute, il *dispatcher*, prima di telegrafare un ordine ad una stazione, chiama il nome di questa stazione. Questa avvisa che ha sentito la chiamata rimandando questo nome; dopo ciò il telegramma viene spedito.

Forse potrà domandarsi: cosa diventa l'esercizio in una organizzazione per la quale tutto dipende dal telegrafo, quando questo filo è rotto o in contatto? In questo caso, molto raro, mi si disse, (poichè la rete telegrafica è oggetto di cure tutte particolari) si fa uso degli altri fili che non hanno una destinazione speciale, ovvero anche di quelli delle numerose Compagnie telegrafiche, che utilizzano in generale i binarî delle ferrovie e che si sono obbligate per contratto d'ottemperare, in caso di bisogno urgente, a qualunque richiesta che loro fosse fatta. Infine, come ultima risorsa, se il guasto si estende a tutti i fili lungo la linea, si fermano i treni-merci, che sono gli unici che non possono muoversi senza l'aiuto del telegrafo.

È veramente il caso di dire che i treni si distinguono in due categorie, quelli che hanno un cammino fisso e quelli che non ne hanno. I primi sono tutti i treni viaggiatori e i treni di messaggerie o di merci che fanno servizio tra le stazioni intermedie, insomma i treni dei quali è necessario che il pubblico o le stazioni conoscano esattamente le ore di passaggio.

I treni che trasportano le merci di transito (*trough freight*), e sono i più numerosi sulle linee principali, non hanno una marcia prestabilita. Sono treni selvaggi (*wild trains*); essi partono a qualunque ora secondo che conviene al *dispatcher*, in seguito alle proposte della stazione che li ha formati o che li ritiene. Il *dispatcher* al momento della partenza dà loro il loro nome, indica loro le particolarità della loro marcia e fissa loro la velocità colla quale devono circolare sulle differenti tratte della sezione.

Il macchinista ed il capo conduttore tengono un libretto dal quale deducono già calcolato il tempo che i treni devono impiegare per passare da una stazione alla seguente colle differenti velocità che possono essere ordinate. Infine essi hanno il libretto del grafico della marcia dei treni e ricevono la consegna di fare attenzione a questi treni, nel caso che per distrazione il *dispatcher* non li segnalasse nell'ordine dato.

Generalmente su di una sezione un po' lunga vi sono sempre una o due stazioni di fermata generale. Sono stazioni pel rilascio degli ordini.

Può succedere che il *dispatcher* debba modificare, tra due stazioni di fermata generale gli ordini dati a un treno; ciò succede molto sovente. In tal caso, egli comunica ad uno dei posti per cui il treno non è ancora passato il nuovo ordine che questo deve ricevere; gli si raccomanda di ricorrere, a tal uopo, al posto più lontano possibile, ma non è raro il caso che per brevità di tempo debba ricorrere al primo posto per cui il treno non è ancora passato. La stazione che ha un tal ordine da trasmettere deve fermare il treno e inalberare a questo scopo, sull'asse del fabbricato, un piccolo segnale a farfalla o a fuoco verde che significa *fermata*. Questo segnale è assolutamente insufficiente e non ho compreso come se ne stessero soddisfatti, senza cercare di meglio. Infatti, come ho già detto, le stazioni non sono precedute in generale da segnali a distanza, e siccome d'altra parte il segnale in questione è posto sempre nel mezzo del fabbricato Viaggiatori, nel sito ove noi mettiamo l'orologio, si trova qualche volta in condizioni difficilissime per essere veduto (1).

(*Continua*).

(1) A tale proposito il caso ci ha resi testimoni di un incidente che ci ha stupiti. Noi viaggiavamo con treno speciale tra Buffalo e Chicago, e avevamo appena attraversata una stazione, quando, dal terrazzino del vagone-salon messo in coda, scoprimmo che il capo-stazione, i suoi figli e qualche viaggiatore fermi sul marciapiede ci facevano dei gesti disperati. Portando lo sguardo sul piccolo segnale di cui ho parlato, vidi che esso era nella posizione di *fermata*. Mi feci premura di prevenire gli agenti della Compagnia del Michigan Central che ci accompagnavano e che erano in un *salon* vicino. Quando il treno, i cui conduttori si erano accorti delle chiamate loro dirette, si fermò rapidamente e fecero retrocedere a gran velocità. Subito dopo, un treno che veniva in senso contrario (noi eravamo su di una linea ad un solo binario) arrivò in stazione. I nostri compagni americani non vollero darci nessuna spiegazione di questo incidente, che finsero di considerare come di nessuna importanza. Ma il macchinista, che feci parlare al nostro arrivo a Chicago, fu meno discreto, e confessò che era un incrociamento che era stato cambiato. Abbiamo adunque corso pericolo di un accidente che, considerata la nostra velocità, sarebbe stato grave.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Alcuni giornali hanno in questi giorni riferito che il termine assegnato al compimento delle operazioni inerenti alla consegna delle linee fu dal Governo prorogato a tutto il mese di giugno corrente anno.

Siamo autorizzati a rettificare tale notizia. È vero che l'Ispettorato generale ha partecipato ai Presidenti delle Commissioni per la consegna delle linee e per la consegna e valutazione del materiale di esercizio e degli approvvigionamenti che il termine stabilito al compimento dei rispettivi incarichi era stato prorogato al giugno 1887: ma è anche vero che tale proroga non poteva venire accordata che alle Commissioni del materiale d'esercizio e degli approvvigionamenti, le quali non avendo potuto ultimare le proprie operazioni nel primo semestre dell'esercizio, come prescrive l'articolo 12 del capitolato, si trovarono nella necessità di richiedere detta proroga. In tale contingenza non poteva trovarsi invece la Commissione per la consegna delle linee alla quale non fu stabilito dal capitolato di esercizio altro termine all'infuori di quello necessario allo esaurimento dei suoi lavori.

Sappiamo però che quella Commissione, richiestane, ha espresso l'avviso di poter compiere le sue operazioni per la fine dell'anno: e ciò non può recar sorpresa quando sappiasi che la Commissione deve percorrere con apposito treno tutte le linee, visitare tutte le opere d'arte, i fabbricati, i binari, le chiusure, i meccanismi, tutto quanto insomma costituisce la ferrovia e le sue dipendenze. Se le nostre informazioni sono esatte, la Commissione stessa ha fino ad oggi percorse diverse linee, aventi una lunghezza complessiva di chilometri 700 circa, e deve quindi visitare ancora tutte le altre della rete aventi un complessivo sviluppo di chilometri 3500. Ci si assicura che l'egregio comm. Baccarini ha, in questi giorni, invitati i delegati della Società e del Governo alla visita delle linee Calabresi; questa dovrebbe avere luogo nella seconda metà del corrente mese, e si estenderebbe a diverse linee per circa 800 chilometri.

Reputasi che le visite possano farsi in altri cinque periodi, corrispondenti a diverse linee, opportunamente coordinate in altrettanti gruppi, per considerazioni delle rispettive proprietà, costruzione e continuità.

><

Come avevamo annunciato, nei giorni 26 e 28 dello scorso febbraio ebbe luogo, presso la Direzione Generale della rete Mediterranea, il dissuggellamento delle offerte per la fornitura di 1000 carri da merce, degli assi montati e delle molle relative.

Concorsero pei carri 36 Ditte, di cui 8 nazionali e 28 estere; per gli assi 15, di cui una nazionale; per le molle 9, di cui pure una nazionale.

Il 2 corrente poi furono pronunciate le aggiudicazioni provvisorie, subordinate all'approvazione dell'Ispettorato Governativo, quali risultano dal seguente prospetto:

Carri HB*f* 400 { 15 con freno Westinghouse a L. 2,645; 385 id. ordinario a L. 2,195 } resi franchi a Chiasso, alla Ditta Ateliers de Constructions à Malines (Belgio).

Carri L*f* — 150 Carri scoperti con freno a L. 1,745 caduno, reso franco a Pino, alla Ditta De Dietrich e C., di Reichshoffen.

Carri L — 175 Carri scoperti senza freno a L. 1,565 caduno, reso franco a Modane, alla Ditta Nicaise e Deleuve, di La Louvière.

Carri L — 175 Carri scoperti senza freno a L. 1,479 caduno, reso franco a Modane, alla Ditta S. An. C.ie Centrale de Constructions à Haine (St-Pierre).

Carri O — 100 Carri a bilico a L. 1,589 caduno, reso franco a Modane, alla Ditta S. An. C.ie Centrale de Constructions à Haine (St-Pierre).

Assi montati.

1 lotto — 400 assi alla Ditta Van der Zypen di Deutz a L. 18 al quintale, franco su vagoni a Deutz.

1 id. — 400 assi alla Ditta Dyle e Bacalan di Parigi a L. 19.27 al quintale, franco su vagoni a Louvain.

1 id. — 400 assi alla medesima Ditta a L. 19.49 al quintale, franco su vagoni a Louvain.

1 id. — 400 assi alla Ditta Aciéries du Rhin di Ruhrort a L. 19.40 al quintale, franco su vagoni a Ruhrort.

1 id. — 400 assi alla Société An. Haine-St-Pierre a lire 19,60 al quintale, franco su vagoni a Haine-St-Pierre.

Molle a balestra.

2 lotti — 2000 molle alla Ditta John Cockerill di Seraing a L. 20.75 al quintale, franco su vagone a Seraing, acciaio Martin.

1 lotto — 1000 molle alla Ditta Bochumer Verein a lire 20.91 al quintale, franco su vagoni a Bochum, acciaio Martin.

1 lotto — 1000 molle alla medesima Ditta a L. 21.07 al quintale, franco su vagoni a Bochum, acciaio Martin.

Molle a spira.

1 lotto — 1500 molle alla Ditta Bochumer Verein a lire 17.93 al quintale.

1 lotto — 1500 molle alla stessa a L. 18,03 al quintale.

1 id. — 1500 molle alla stessa a L. 18.13 al quintale.

1 id. — 1500 molle alla stessa a L. 18.23 al quintale. — Franco su vagoni a Bochum, acciaio Martin.

><

Ci consta che i costruttori italiani che concorsero alla gara, hanno formulato una protesta contro le aggiudicazioni di cui sopra, impugnando i criterî di confronto, in base a cui ritengono siano state pronunciate le aggiudicazioni stesse.

La protesta sarà trasmessa al R. Ispettorato Generale per le sue decisioni.

><

Ci informano che il 15 corrente, negli uffici dell'Ispettorato governativo a Milano, avrà luogo una conferenza tra i rappresentanti dell'Ispettorato stesso e quelli delle Amministrazioni ferroviarie, lacuali e postali interessate, allo scopo di stabilire l'orario estivo delle corse sui laghi lombardi e sulle linee ivi affluenti.

><

Approvazioni di spese pervenute dall'Ispettorato governativo alla Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo:

L. 10,800 per la formazione di scogliere su varie tratte della linea fra Genova e Spezia.

L. 3975 maggior spesa occorrente per l'impianto d'un nuovo binario e d'una gru nella stazione di Saluzzo.

L. 12,700 per impianto di bilancie a ponte e di sagome-limiti nelle stazioni di Bricherasio e Barge.

L. 23,300 per l'impianto d'una piattaforma da m. 15 nella stazione di Catanzaro-Marina.

><

Dalla stessa Direzione generale venne aperta la gara per l'appalto della vagliatura e ricarico massicciata lungo il tronco Campagna-Contursi della linea Eboli-Potenza. L'importo è di L. 22,400, e le offerte dovranno essere presentate prima delle ore 10 antimeridiane del 14 corrente.

><

Nella seduta ieri tenutasi dal Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Kagi e Keydellet di Winthertur, per fornitura ferro ad angolo e mezzo tondo; importo L. 6,781.40.

2. Colla Ditta Giovanni Gilardini di Torino, per fornitura cappelli di feltro all'alpina con nastro di pelle; importo L. 6,796.50.

3. Colla Ditta Michele Ansaldi di Torino, per forniture di 70 binde a carrello mobile per locomotive; importo L. 13,930.

4. Colla Ditta Macchi Izar e C. di Milano, per fornitura chiavarde da 20 a 25 mm.; importo L. 15,954.

5. Colla Ditta John Brown e C. di Sheffield, per fornitura di cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per ruote di locomotive e tenders; importo L. 53,460.

6. Col Bochumer Verein di Bochum, per fornitura di assi montati per carri; importo L. 74,666.

7. Colla Ditta Falivene Aug di Spezzano Albanese, per fornitura traversi di quercia rovere, N° 5000; importo L. 17,250.

8. Colla Ditta Cipriano Tosi di Panzano, id. id., N. 5000; importo L. 19,450.

9. Colla Ditta Onofrio Scarnati di Rossano, id. id., N. 10,000; importo L. 33,000.

10. Colla Ditta Morelli di Amelia, id. id., N° 15,000; importo L. 57,500.

11. Colla Ditta Dorsa di Spezzano Albanese, id. id., N. 20,000; importo L. 69,000.

12. Colla Ditta J. D. Ruggeri di Siena, id. id., N. 20,000; importo L. 77,800.

13. Colla Ditta Guardabassi Pericle di Perugia, id. id., N. 30,000; importo L. 117,750.

14. Colla Ditta Fratelli Depretis di Gualdo Tadino, id. id., N. 40,000; importo L. 156,200.

15. Colla Ditta Morese Angelo di Cassino, id. id., N. 80,000; importo L. 280,800.

><

Sappiamo che il R. Ispettore Superiore, comm. G. Bussi, ha recentemente, in unione al R. Ispettore-Capo del Circolo di Torino, cav. Crosa, ed all'Impresario signor Oneto, proceduto ad una attenta ispezione ai lavori interni della galleria di San Tommaso al porto di Genova ed ai varii cantieri; ed ha potuto riconoscere che i lavori stessi sono ora organizzati e procedono in modo da far ritenere che possano essere terminati nel termine fissato dal programma, e cioè entro il mese di ottobre prossimo.

><

La Società per le strade ferrate della Sicilia ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici i progetti definitivi del 2° e 3° tronco della sezione Licata-Terranova, faciente parte della linea Siracusa-Licata, redatti dalla Società medesima per incarico ricevuto dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate. I detti progetti fanno seguito a quello già presentato al Ministero, riguardante il tronco Licata-Falconara.

Il tronco 2° comprende il tratto compreso fra Falconara e Butera ed ha lo sviluppo di m. 12,886.76. Il tronco 3° è compreso fra Butera e Terranuova ed ha la lunghezza di m. 11,092.13.

Tenuto conto dell'importo del materiale rotabile e di quello di esercizio, il costo preventivato per il tronco Falconara-Butera è di L. 4,183,518.68, e quello per il tronco Butera-Terranuova è di L. 4,052,754.12, ossia in media per chilometro L. 324,630 pel primo e L. 365,370 pel secondo.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Roma-Solmona ha rassegnato per approvazione al R. Ispettorato generale delle strade ferrate il progetto di appalto per la fornitura degli scambi occorrenti per l'armamento delle varie stazioni situate lungo i tronchi Carrito-Cocullo, Cocullo-Bugnara e Bugnara-Solmona della predetta ferrovia. La stima rileva a L. 110,000, delle quali a base d'asta L. 100,600 ed a disposizione dell'Amministrazione per imprevisti e sorveglianza L. 9,400. Le provviste comprese nel progetto di appalto sono le seguenti: N. 39 scambi semplici completi con cuore capovolgibile in acciaio fuso, tangente 0,10; N. 4 scambi tripli pure com-

pleti con crociamento in acciaio fuso capovolgibile, tangente 0,10 e 0,15; N. 6 intersezioni oblique complete a 4 cuori per attraversamenti, con crociamento in acciaio come sopra; N. 1 intersezione ad angolo retto.

><

La situazione, riferentesi al 15 febbraio p. p., dei lavori della Commissione per la valutazione e consegna del materiale di esercizio della Rete Mediterranea, si riassume come segue:

Inventari. — Numero totale 1542; verificati N. 1375 (0,89 p 0[0); da verificare N. 167 (0,11 p 0[0); trascritti N. 1310 (0,85 p 0[0); da trascrivere N. 232 (0,15 p 0[0). — *Importo degli inventari.* — Totale L. 16,041.275; verificati L. 13,611,262 (0,85 p 0[0); da verificare L. 2,430,013 (0,15 p 0[0).

><

Il Consiglio di Stato, in sue adunanze recenti, ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che si possa approvare il progetto presentato dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo per lo impianto di una caldaia con pompa a vapore per la elevazione dell'acqua nella stazione di Robilante;

2. Che possa meritare la ministeriale approvazione il progetto per la costruzione di un ponte a travate metalliche sul fiume Sabato alla progressiva 10+643 della ferrovia Avellino-Benevento. Il ponte proposto è ad una sola campata di m. 30, ed è preventivato dello importo di L. 90,043;

3. Che si possa approvare il progetto per lavori addizionali al 3° tronco da Venafro-Roccaravindola della ferrovia Caianello-Isernia, da eseguirsi dalla Impresa costruttrice del tronco;

4. Che si possa provare il nuovo riparto della spesa per l'ampliamento della Stazione di Novara. Tenuto conto degli impianti esistenti e degli ampliamenti già approvati, la spesa complessiva da ripartirsi ammonterebbe a L. 3,948,406, la quale dovrebbe venir suddivisa fra le diverse linee che fanno capo alla stazione medesima nel modo seguente:

Torino-Ticino	L.	1,694,584.15
Alessandria-Novara-Arona	»	937,005.23
Oleggio-Pino	»	837,323.88
Novara-Gozzano-Domodossola . . .	»	258,188.42
Novara-Varallo	»	221,304.32

><

Il Consiglio Superiore dei LL. PP. si è pronunciato favorevole sui seguenti affari:

Progetto per lo spostamento della stazione di Berceto, lungo il tronco Solignano-Ghiare, nella ferrovia Parma-Spezia.

Idem pei lavori di completamento ai tronchi Nardò-Galatone Gallipoli, nella ferrovia Zollino-Gallipoli.

Idem d'appalto modificato del tronco fra la stazione di Capua e la progressiva 10,000 nella rettifica Capua-Casalnuovo della ferrovia diretta Roma-Napoli.

Idem d'appalto modificato del tronco fra la progressiva 10,000 e la stazione di Afragola nella rettifica Capua-Casalnuovo della ferrovia diretta Roma-Napoli.

Idem d'appalto per la fornitura di materiale d'armamento e dei meccanismi fissi per la stazione di Trastevere.

><

Sappiamo che sono state fatte nuove sollecitazioni al Governo dalle Rappresentanze commerciali di Genova affinchè siano parificate le tariffe ferroviarie nei diversi scali del porto di Genova. Ci consta a questo proposito che il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ha vivamente interessato quello dei Lavori Pubblici a provvedere sollecitamente all'assetto definitivo di questo ramo di servizio ferroviario, essendo un tale provvedimento di vitale interesse pel commercio di quell'importante centro di traffico.

><

A completamento del progetto del tronco della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra Ostiglia e Verona, presentato al Ministero dei lavori pubblici dalla Società per le strade ferrate Meridionali, la Società stessa ha ora rassegnato all'approvazione governativa il progetto della variante fra Isola della Scala e San Giovanni Lupatolo, la quale variante sarebbe destinata a coordinare i due tracciati degli ingegneri Minarelli e Gabelli.

><

Siamo informati che il Ministero d'agricoltura, industria e commercio ha dichiarato a quello dei lavori pubblici di consentire, per la parte che lo riguarda, che il trasporto delle piroligniti nazionali da effettuarsi dalla Ditta Girardi, in partenza dalla stazione di Maccagno, siano tassati coi prezzi della 3ª classe della tariffa generale per le spedizioni senza vincolo di peso; e con quelli della tariffa speciale 109, serie B per le spedizioni a vagone completo. Parità di trattamento sarà usato a favore di ogni altra Ditta commerciale che ne faccia richiesta, offrendo le stesse garanzie della Ditta Girardi.

><

Il predetto Ministero ha pure assentito che, per la durata di un anno, siano accordate speciali facilitazioni di tariffa pel trasporto di china-china da eseguirsi per conto della fabbrica Lombarda di prodotti chimici degli scali di Piazza Caricamento, San Benigno e Santa Limbania, in Genova, a Milano.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha dichiarato di non poter aderire alle istanze del Comune di Modignano perchè la fermata omonima venga abilitata alla vendita dei biglietti normali di andata e ritorno.

><

Il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha disposto che venga instituito in Casarsa un ufficio di sindacato e vigilanza governativa alla costruzione delle ferrovie Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Gemona.

A reggere l'ufficio medesimo è stato chiamato l'ing. signor Zorzetti, Capo sezione per le ferrovie Treviso-Motta e Mestre San Donà-Portogruaro.

><

La Società per le strade ferrate della Rete Adriatica, ha approvato, per quanto la riguardano le condizioni, norme e prezzi che furono concordati nelle conferenze tenute presso il R. Ispettorato generale delle ferrovie, fra i Rappresentanti del Governo, della Real Casa e delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie, relativamente alla revisione della Convenzione in vigore pei trasporti per conto della Casa di S. M. il Re e dei Reali Principi. La nuova convenzione concordata dovrebbe aver pieno vigore a partire dal primo aprile prossimo.

><

Ci si assicurano che i Ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici hanno firmato un decreto col quale viene disposto che nell'appendice 2 all'allegato *E*, dei capitolati di esercizio, e precisamente nella parte seconda, concernente i trasporti di merci a

piccola velocità per conto delle Amministrazioni dello Stato, sono autorizzate alcune modificazioni ed aggiunte risultanti da apposita proposta presentata dalle Amministrazioni ferroviarie.

><

Il Consiglio d'Amministrazione della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, con deliberazione in data 15 febbraio, u. s., ha esonerato l'ispettore generale signor ingegnere cav. Beniamino Besso dall'*interim* affidatogli, esprimendogli il suo pieno gradimento per l'opera prestata.

In pari tempo il Consiglio ha disposto che l'*interim* della Direzione dell'esercizio passi, colle stesse attribuzioni, all'ingegnere-capo della trazione e materiale, signor cav. Luigi Conti-Vecchi, a partire dal 1° marzo corrente.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con talune avvertenze, ha ritenuto meritevole della ministeriale approvazione il progetto definitivo presentato dall'ingegnere signor Marco Visconti, concessionario della ferrovia Novara-Seregno, relativo alla costruzione del 5° tronco della linea stessa, compreso fra Saronno e Seregno. Il tronco in questione ha la lunghezza di m. 13,364, e l'importo dei lavori relativi è preventivato di L. 1,150,640. — L'andamento planimetrico di esso è formato da m. 11,549.77 di rettilinei e da m. 1814.21 di tratti in curva. Le curve hanno il raggio minimo di m. 300; e la pendenza massima raggiunge il 15 per mille, però in una sola livelletta di m. 200; le altre livellette hanno pendenza varia fra il 3 e il 12 per mille. I manufatti da eseguire sono 23; occorrono inoltre 8 case cantoniere, 7 casotti da guardiano e 22 passaggi a livello. Lungo il tronco sono progettate due fermate, l'una in servizio del paese di Ceriano e l'altra dell'abitato di Cesano.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha annuito alla estensione della tariffa locale 225, alle spedizioni di foglie a vagone completo in partenza dalle stazioni della linea Roma-Napoli, comprese tra quelle di Pontegalera e Castagneto incluse, e da quelle di Monterotondo e Civitacastellana sulla linea Roma-Orte.

><

La Società per le Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto definitivo della linea Solmona-Isernia ed ha instato perchè il Ministero stesso accordi la sua approvazione ai tronchi, pei quali non potrebbe esservi dubbio sulla scelta del tracciato, cioè da Solmona a Canzano e da Piano Santa Chiara ad Isernia. Del progetto della intera linea daremo alcuni ragguagli nel prossimo numero del *Monitore*.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — Con verbale di pubblico notaio, presenti i delegati del Governo, si chiuse regolarmente la notte dal 2 al 3 corrente alle ore 12, in Firenze, l'ufficio di presentazione delle Azioni Ferrovie Romane, chiamate al riscatto.

Risultarono mancanti 3360 Azioni comuni, 17 trentennarie e 22 privilegiate.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale della rete Adriatica ha presentato all'approvazione del Governo i seguenti progetti:

Risanamento della massicciata sulle linee Chiusi-Terontola-Firenze e Foligno-Terontola. — Spesa presunta L. 207,000;

Impianto di cancellata a chiusura delle stazioni di Piacenza, Alseno, Borgo San Donnino, Castel Guelfo, S. Ilario e Reggio-Emilia, in sostituzione delle chiusure di vecchio tipo ora in opera. — Spesa presunta L. 12,000;

Costruzione d'una pensilina sulla fronte del F. V. della stazione di Casalmaggiore, linea Parma-Brescia-Iseo. — Spesa presunta L. 7,300;

Costruzione d'un muro lungo la sponda dell'Adige a difesa della Casa cantoniera N. 19 della linea Verona-Peri. — Spesa presunta L. 7,000;

Ampliamento dei piani caricatori delle stazioni di Capriolo e Paratico e impianto di una pesa a bilico a Capriolo. — Spesa presunta L. 7,600.

Ferrovie Sicule. — La Società delle ferrovie della Sicilia ha presentato al R. Ispettorato delle strade ferrate la proposta per l'impianto nella stazione di Siracusa di un motore a vento sistema Halladay e di un nuovo rifornitore di riserva in aggiunta a quello esistente. La spesa all'uopo prevista ammonta a L. 14,900.

La Società stessa ha inoltre sottoposto all'approvazione governativa il progetto per la ricostruzione parziale delle murature di rivestimento della galleria Portella, lungo la linea Bicocca-Caltanissetta-Caldare. Spesa L. 10,500.

Ferrovia Bologna-Verona. — Gli ingegneri capi del Genio civile per le provincie di Verona, Mantova, Modena e Bologna hanno presentato al R. Ispettorato delle ferrovie lo schema di riparto provvisorio del contributo da pagarsi dalle provincie suindicate, in forza della legge 29 luglio 1879, per la ferrovia da Bologna a Verona.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che in linea tecnica si possa approvare il progetto per la posa dell'armamento e del materiale fisso nei primi 3 tronchi da Cuneo a Roccadebaldi, nella linea Cuneo-Mondovì pel presunto importo di L. 378,400. I 3 tronchi predetti misurano la lunghezza di 20 chilom. e potranno venire aperti all'esercizio nel periodo di mesi 6. Essi comprendono le stazioni di Beinette, Pianfei e Paliola, e le fermate Civalleri, Margarita e Roccadebaldi. Nel progetto succitato è compresa la provvista della massicciata e delle traverse.

Tramvie piemontesi. — Il Comitato superiore delle S. F. ha accolta la domanda presentata dalla Società generale delle tramvie piemontesi a vapore, per essere autorizzata a costruire ed esercitare la tramvia, che, partendosi da quella esistente Cuneo-Saluzzo in prossimità di Costigliole, per Piano, va a Venasca. La linea in parola misura la lunghezza di m. 7437.37 con pendenze non maggiori del 39 per mille.

Tramvie vicentine. — A complemento della tramvia a vapore, già concessa, da Vicenza al confine colla provincia di Padova e relative diramazioni dal ponte di Barbarano a Lovolo, e dal ponte delle Botti a Lonigo, la Deputazione provinciale di Vicenza ha ora chiesto l'autorizzazione di poter costruire il rimanente tronco dal confine predetto alla stazione ferroviaria di Montagnana, lungo m. 5100.

Esaminata questa nuova domanda ed il relativo progetto redatto, come il primo, dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, il Comitato superiore delle S. F. l'ha ritenuta ammissibile.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Il Grande Consiglio del Cantone di Vaud ha votato il 1° corr. all'unanimità la sovvenzione di quattro milioni per la ferrovia attraverso il Sempione.

Il Gran Consiglio del Cantone del Vallese ha votato, pure all'unanimità, la propostagli sovvenzione di un milione. Anche quello di Friburgo ha votato i due milioni, a cui si era impegnato.

Le deliberazioni dei Gran Consigli di Vaud e del Vallese saranno tosto sottoposte al voto popolare. Per il Cantone di Friburgo questa sanzione non occorre.

Ferrovie Svizzere. — La statistica degli accidenti sulle ferrovie che ebbero luogo nella Svizzera durante l'anno 1886, dà le seguenti cifre: si ebbero 33 disguidi, di cui 9 sulle vie aperte, e 15 collisioni, di cui 1 su via aperta. Il numero totale dei diversi accidenti fu di 177, con 40 persone uccise e 85 ferite.

Ferrovie Franco-Spagnuole. — Sono in corso di studio i progetti di costruzione di due nuove linee ferroviarie attraverso i Pirenei, destinate l'una a collegare Pau, sul versante francese, con Saragozza, sul versante spagnuolo; l'altra a porre in comunicazione Tolosa con Lerida e per conseguenza con Valenza e Cartagena.

La prima linea abbrevierà la distanza tra Parigi e Madrid di 130 chilometri circa; la seconda sarà la via più diretta e più breve per l'Algeria dalla Francia.

Ferrovie Austriache. — Nel novembre dell'anno scorso erano in costruzione in Austria 559 chilometri di nuove ferrovie, delle quali parte vennero già aperte al pubblico entro l'anno 1886.

Contemporaneamente si è avviata la costruzione di altri tronchi ferroviarii, cosicchè al primo gennaio 1887 erano tuttora in costruzione 590 chilometri di nuove ferrovie, cioè 304 chilometri di ferrovie dello Stato e 286 chilometri di ferrovie private. Nel mese di novembre 1886 erano occupati nella costruzione di queste ferrovie in Austria 15,253 operai.

Ferrovie dell'Australia. — Un sindacato inglese ha domandato al governo dell'Australia occidentale la concessione di una ferrovia da York, a 100 miglia da Perth, a Eucla. Si tratta di una linea di 700 miglia circa. Il governo avendo accolto favorevolmente la proposta, il sindacato ha deciso di far esplorare immediatamente il paese che la ferrovia deve attraversare. Fino a 200 miglia da York il paese è abitato da pastori; al di là si è sempre creduto sino ad oggi che non vi fosse che deserto, ma recenti scoperte lasciano credere che si potranno pure stabilire dei pascoli e anche una vera coltivazione. Vi sono molti depositi di sale e l'acqua si trova dappertutto in abbondanza. Se il governo dell'Australia occidentale è disposto ad accettare definitivamente la proposta che gli venne fatta, il sindacato otterrà, a titolo di indennità, una concessione di 12,000 *acres* di terra per ogni miglio di linea e lungo a questa.

Quando questa impresa sarà organizzata, lo stesso sindacato offrirà al governo dell'Australia del Sud, di prolungare di 500 miglia la linea in questione, da Eucla a Port Augusta, mediante la concessione di terre o contro indennità di altro genere. Furono già intavolate trattative a tal uopo.

Se il governo dell'Australia del Sud accetta alla sua volta, il sindacato, che è dei più potenti, dovrà fare una spesa di 6 milioni di sterline ed avrà una comunicazione diretta ferroviaria fra Perth e Brisbane; Adelaide, Melbourne e Sydney saranno unite con diramazioni. Si potrà così andare in 4 giorni da Adelaide a Sydney.

Lo stesso sindacato aveva domandato nella nuova Zelanda la costruzione di 5 linee al prezzo di Ls. 5 milioni, ma un altro gruppo ha rilevato la parte più importante dell'affare.

In attesa che la Legislatura dell'Australia occidentale abbia approvato la concessione che è domandata a questa colonia, una compagnia di pastori si è assicurata presso il sindacato la concessione di 20 milioni d'acri di terra presso Eucla.

Notizie diverse

Stazione marittima di Venezia. — La Direzione generale delle opere idrauliche presso il Ministero dei lavori pubblici ha disposto per l'appalto dei lavori di ampliamento delle banchine della stazione ferroviaria marittima di Venezia, il cui progetto importa la spesa di lire 1,100,000, e già da tempo fu esaminato ed ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato.

Canale di Panama. — I giornali americani recano che i lavori per il taglio dell'istmo di Panama procedono con alacrità.

Le riparazioni al materiale, lo sviluppo delle vie di servizio, la montatura delle grandi macchine di estrazione e i miglioramenti nelle distribuzioni delle forze sono le misure preliminari che si applicano su tutta la linea del Canale.

Lo stato sanitario degli operai si mantiene favorevole, in ragione, senza dubbio, dell'avanzamento verso il fondo della trincea, della osservazione meglio compresa per parte del personale delle regole d'igiene, delle disposizioni nuove prese dagli appaltatori, fra le quali l'organizzazione della Società dei lavori pubblici e delle costruzioni è considerata da tutti come veramente degna di nota.

Le notizie dell'istmo continuano a giustificare le previsioni e le speranze.

Se la media mensile di un milione di metri cubi non è raggiunta nel 1887, conformemente al programma della direzione presentato agli azionisti, essa non se ne allontanerà molto, e si può quindi prevedere in un termine relativamente breve il compimento del colossale lavoro.

Diamo alcuni dati nuovi e interessanti sopra il vantaggio che il Canale di Panama procurerà al commercio internazionale.

Per la via del capo Horn, Londra è a 6800 leghe da San Francisco; per il nuovo canale, vi sarà più vicina di 3500 leghe. Per la via del capo Horn, l'Havre è a 6500 leghe da San Francisco, e pel canale questa distanza sarà diminuita di 3300 leghe. E così la distanza fra Londra e Sydney, che è ora di 6500 leghe, sarà diminuita di 2200 leghe; quella fra Bordeaux e l'Havre e Valparaiso, che è ora di 4400 leghe, lo sarà di 1400 leghe; quella fra Londra e le isole Sandwich (6000 leghe) sarà diminuita di 2800 leghe; quella fra New-York e Valparaiso (4200 leghe) sarà diminuita di 2700 leghe; quella da New-York a Callao (4500 leghe) sarà diminuita di 3300 leghe; quella da New-York a Guayaquil (4500 leghe) sarà diminuita di 3850 leghe; quella da New-York a San Diego (6200 leghe) sarà diminuita di 4700 leghe; quella da New-York a San Francisco (sempre pel capo Horn, di 6400 leghe) sarà diminuita di 4700 leghe; quella da New-York a Vancouver (6700 leghe) sarà diminuita di 4800 leghe.

Ma il vantaggio massimo della costruzione del canale di Panama sarà pel continente australiano, il quale diverrà un centro, in luogo di essere relegato ad una estremità del globo.

Pavimenti in ferro. — Si sta esperimentando in questo momento a Chicago un sistema di pavimenti in ferro composto di rotaie a T, aderenti l'una all'altra, di 38 millimetri di larghezza sopra una altezza eguale con dei piccoli solchi trasversali per impedire il soverchio levigamento.

Questo sistema, immaginato dal signor Carlo Peak, lo si ritiene di una grande durata e meno rumoroso del pavimento in legno.

Le rotaie sono stabilite sopra una massicciata dello spessore di 5 centimetri, gli intervalli tra le rotaie sono riempite da un miscuglio di catrame e di sabbia.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 5 marzo 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 743,75
» »	Mediterranee	» 569
» »	Sicule	» 610
» »	Sarde (preferenza)	» 280
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 400
» »	Gottardo	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 510

Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	L.	301
»	» Monte Cenere	»	515
»	» Novara-Seregno	»	258
»	» Palermo-Marsala-Trapani	»	320
»	» » 2ª emiss.	»	315
»	» Centrale Toscana	»	530
»	» Meridionali	»	325,50
»	» Sarde, serie *A*	»	324
»	» » serie *B*	»	321
»	» » 1879	»	323
»	» Pontebba	»	485
»	» Nord-Milano	»	278
»	» Meridionali Austriache	»	311

CONVOCAZIONI

Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche. — Il giorno di giovedì 31 marzo prossimo, ad un'ora pomeridiana, in Napoli, nella sede della Società, strada Medina, 24, avrà luogo l'assemblea generale ordinaria degli azionisti, per relazione del Consiglio d'amministrazione del bilancio 1886 e relative deliberazioni; relazione dei sindaci; nomina di amministratori; nomina di sindaci titolari e supplenti.

Società Anonima delle Ferrovie Nord-Milano. — Assemblea generale ordinaria nei locali della Società in Milano, via Foro Bonaparte, stazione del Nord, alle ore 1 1|2 pom. del giorno 31 marzo.

Compagnia Generale dei Tramways a Vapore Piemontesi. — Assemblea generale annuale pel 19 marzo corr., alle ore 2 pom., alla Sede sociale, 10 Montagne de l'Oratoire, a Bruxelles, per: Rapporto del Consiglio d'amministrazione e dei Commissarii; Approvazione del bilancio e del conto profitto e perdite; Nomina di un amministratore e sostituzione dei due amministratori uscenti e rieleggibili; Rimpiazzamento del Commissario sortente e rieleggibile; Estrazione a sorte delle obbligazioni a rimborsarsi.

VERSAMENTI

Società Anonima per le Ferrovie Novara-Seregno. — Per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, in data 27 giugno 1886, i signori azionisti sono invitati ad affettuare il versamento dell'ultimo decimo dal 10 al 15 marzo 1887 in ragione di L. 25 per azione, scorso il qual termine saranno applicate ai ritardatarii le disposizioni, di cui all'articolo 5 dello statuto sociale. Il versamento dovrà farsi presso i signori A. e C. Prandoni, banchieri a Milano.

ESTRAZIONI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Il 17 marzo si farà: La 7ª estrazione a sorte di n. 367 Obbligazioni della emissione 1879; La 6ª estrazione a sorte di n. 25 Obbligazioni della 1ª emissione 1882; La 5ª estrazione a sorte di n. 50 Obbligazioni della 2ª emissione 1882, che, sono rimborsabili a datare dal 1° aprile p. v.

Si avverte che le dette estrazioni verranno fatte quanto alle Obbligazioni della emissione 1879 per gruppi di diecine, e quanto alle Obbligazioni della 1ª e 2ª emissione 1882 per gruppi di cinque, ritenendosi che ognuno dei numeri estratti dall'urna sta a rappresentare rispettivamente una serie di dieci e di cinque Obbligazioni.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei Lavori pubblici. — L'appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892) delle opere, gru e gavitelli, e per l'estirpamento delle alghe nel porto di Brindisi, per la complessiva presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 155,000 stato indetto pel giorno 28 febbraio è differito ad altro giorno da destinarsi con apposito avviso.

Municipio di Mantova (12 marzo, ore 2 pomeridiane, fatali). — Appalto di tutte le opere e somministrazioni e provviste occorrenti al Comune nelle costruzioni architettoniche e di fabbrica, e per la relativa ordinaria e straordinaria manutenzione, provvisoriamente aggiudicato (per 6 anni) col ribasso del 7 per 0|0 dei prezzi unitari previsti dal capitolato (V. N. 5 del *Monitore*).

Municipio di Frattamaggiore. (12 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di lastricamento dei seguenti:

1. Il nuovo tronco della via Cavour;
2. La via Cumana col riaccordo dei vicoli adiacenti;
3. Il nuovo prolungamento del Corso Garibaldi;
4. Il nuovo vico 3° Genoino una col vico Miseno;
5. Ed il nuovo vico 1° Garibaldi;

provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 24 per 0|0. (V. N. 5 del *Monitore*).

Municipio di Roccaraiuola (12 marzo, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione di diverse strade comunali interne, e ricostruzione della cappella in questo cimitero comunale, provvisoriamente aggiudicati nel seguente modo:

1° Lotto. Lastricazione della strada Pulzano e pilastri, ecc. ribasso del 30 0|0 offerto dal signor Minichini Aniello;

2° Lotto. Strada Margherita, Galumi. ecc. idem. 31 0|0; idem.;

3° Lotto. Strade interne nelle frazioni, ecc. idem. 27 0|0 signor Giuseppe Sparanese.

4° Lotto. Ricostruzione della cappella nel cimitero, idem. 35 0|0 signor Mauro Salzano.

Ministero dei lavori pubblici e prefettura di Milano (12 marzo, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° maggio 1887 al 30 aprile 1896) dei Navigli di Paderno e della Martesana, comprese le opere lungo l'Adda da Olginate a Groppello e la Fossa interna di Milano per L. 52,510. Cauzione provvisoria L. 10000; definitiva 1|2 annata del canone d'appalto.

Municipio di Carrara (15 marzo, ore 11 ant., unica e definitiva). — Appalto dei lavori di sterro, opere murarie ed accessorie per la costruzione della nuova strada che, partendo dalla Lugnola ed attraversando le località del Baluardo e di Potrignano, conduce al cimitero di Marcognano. Importo L. 85,579.18. Lavori compiuti in 14 mesi. Deposito L. 8000; deposito per spese L. 2000.

Prefettura di Salerno (16 marzo, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di riordinamento dell'infimo tronco del torrente Lavinaio nell'Agro Nocerino, provvisoriamente aggiudicato per lire 53,976.60 netta dell'offerto ribasso del 4,50 0|0 sul prezzo a base d'asta. Lavori compiuti in tre anni. Cauzione provvisoria L. 1000; definitiva il decimo. Deposito per spese L. 1000.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Foggia (17 marzo, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 4° argine orientale di colmata e di un tronco dell'argine circondario lungo la sponda settentrionale del lago Salpi. Importo lire 111,676. Lavori compiuti in 90 giorni. Cauzione provvisoria L. 6000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Amministrazione provinciale di Parma (19 marzo, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di 510 metri-lineari di muro, in continuazione del tratto già eretto, nel torrente Parma a difesa della sponda franosa e sovrastante, del tratto della strada provinciale di Canghirano dalla Capanna Manini alla Casetta Fornari. Importo L. 93,200.75. Cauzione provvisoria L. 5000; definitiva L. 10,000. I lavori devono essere cominciati nel giugno p. v. e terminati in novembre. Fatali 4 aprile, ore 12 meridiane.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Padova. (21 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un fabbricato per le macchine (le quali debbono innalzare le acque del basso Comprensorio VI Presa), di una casa di abitazione per macchinista e fuochista e d'una tettoia per deposito di carbone, nella località detta al Ponte di Brentellazza, distretto di Piove a Santa Margherita di Calcinara. Importo L. 255,000. Lavori compiuti in 8 mesi. Cauzione provvisoria L. 12,700; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Comune di Montesano sulla Marcellana (21 marzo, ore 11 antimeridiane, 2ª asta per deserzione del primo incanto). — Costruzione di una casa municipale ed altri uffici. Importo L. 44,000. Fatali 5 aprile, ore 12 meridiane.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Mantova (21 marzo, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla sistematica ed urgente difesa frontale ai froldi Sabbioncello e Lagomoro, fra i segnali di guardia 189 e 191, in destra di Po, nel Comune di Quingentole (metri 537,50). Importo L. 172,400. Lavori compiuti in 60 giorni. Cauzione provvisoria L. 8000; definitiva il decimo.

Deputazione provinciale di Cagliari (21 marzo, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione del primo incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'erezione a nuovo del corpo di fabbricato, ora in rovina, facente parte del palazzo provinciale, in base alla somma di L. 69,149.82 (V. N. 7 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Venezia (22 marzo, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla sessennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 a tutto giugno 1893) dei manufatti lignei che servono di segnalamento ed ormeggio nella Laguna Veneta, per la presunta somma

di L. 230,500, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Cauzione provvisoria L. 12,000; definitiva il decimo. Deliberamento anche con un sol offerente.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Pesaro (23 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura sul torrente Burano presso Cagli e di due tratti di strada di accesso lungo il tronco della Nazionale Flaminia, n. 44, compreso fra Cagli e la fonte Santa Margherita, per L. 117,000. Lavori compiuti in due anni. Cauzione provvisoria lire 3900; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura di Rovigo (24 marzo, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto dei lavori di difesa frontale con sovrapposto passaglione a sinistra di Po, in froldo Garofolo, in Comune di Canaro. Importo L. 61,355. Cauzione provvisoria L. 3100; definitiva il decimo; deposito per spese L. 500. Lavori compiuti in 160 giorni. Aggiudicazione anche con un solo concorrente.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Potenza (29 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della strada provinciale n. 215, da un punto della Nazionale Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionico alla stazione di Ferrandina, compreso fra la Nazionale suddetta ed il piede della Manferrara-Sottana, della lunghezza di metri 8779.14. — Importo L. 526,885. Lavori compiuti in 4 anni. Cauzione provvisoria L. 13000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte sul fiume Basento ad Albano, per conto dell'On. Impresa Costruttrice G. Fimiani.

Municipio di Caltanissetta. — L'appalto per la costruzione dell'edificio scolastico, di un grande serbatoio, della pavimentazione e sistemazione di diverse strade e piazze, nell'asta del 15 febbraio a Caltanissetta fu aggiudicato al signor Davide Orsi, domiciliato a Caltanissetta per L. 366,839.72 (V. N. 49, 2 e 5 del *Monitore*).

Prefettura di Cremona. — L'appalto dei lavori e provviste per la costruzione di nuovi argini con sponde dei colatori Passarello, Gambara Superiore e Gambara Inferiore, per chiudere i due bacini Valsorda e Confortina in territorio di Volango, ecc., nell'asta del 19 febbraio a Cremona fu aggiudicato al signor Durantini Pietro, domiciliato a S. Martino dell'Argine per L. 53,728.84 (V. N. 7 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Como. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale n. 106 Porlezza-Oria, compreso fra l'abitato di Porlezza (sbocco della via Maggiore della piazza del Molo) e quello di Cima (piazza della Concordia), nell'asta del 22 febbraio andò deserto, rimanendo quindi definitivamente aggiudicato al signor Ferrario Francesco per L. 94,785.40 (V. N. 6 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Livorno. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di una diga frangiflutti alla Vegliaia presso il porto Nuovo di Livorno, nell'asta del 23 febbraio fu al Ministero aggiudicato al signor Polidori Elpidio, col ribasso del 23.96 0/0 su L. 1,680,000.

Direzione del Genio Militare di Verona. — L'appalto per la costruzione di una cavallerizza per le istruzioni della brigata d'artiglieria, nell'asta del 19 febbraio a Verona fu aggiudicato al signor Ferrari Vittorio, domiciliato a Cremona, per L. 67,560.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

ANNUNZI

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

4ª Decade — Dal 1° al 10 febbraio 1887.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	638.934 23	30.333 53	272.572 57	1.198.391 18	29.429 13	2.169.660 64	4.006 00	541 60
1886	609.470 41	29.363 44	217.094 79	1.139.638 92	33.947 41	2.029.514 97	4.006 00	506 62
Differenze nel 1887	+ 29.463 82	+ 970 09	+ 55.477 78	+ 58.752 26	— 4.518 28	+ 140.145 67	»	+ 34 98
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	2.956.846 33	133.567 04	1.198.898 15	4.664.976 88	131.437 49	9.085.725 89	4.006 00	2.268 03
1886	2.662.467 14	120.080 87	906.404 83	4.406.464 03	162.433 17	8.257.850 04	4.006 00	2.061 37
Differenze nel 1887	+ 294.379 19	+ 13.486 17	+ 292.493 32	+ 258.512 85	— 30.995 68	+ 827.875 85	»	+ 206 66
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	26.472 85	684 17	3.908 55	15.996 45	995 65	48.057 67	704 00	68 26
1886	15.937 41	286 18	1.142 62	7.695 13	574 24	25.635 58	422 00	60 75
Differenze nel 1887	+ 10.535 44	+ 397 99	+ 2.765 93	+ 8.301 32	+ 421 41	+ 22.422 09	+ 282 00	+ 7 51
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	100.445 04	1.840 42	9.852 00	44.356 05	3.005 62	159.499 13	700 49	227 70
1886	64.826 75	984 98	5.243 91	27.437 99	2.357 23	100.850 86	422 00	238 98
Differenze nel 1887	+ 35.618 29	+ 855 44	+ 4.608 09	+ 16.918 06	+ 648 39	+ 58.648 27	+ 278 49	— 11 28

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	1886	*Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	1886	*Differenze* nel 1887
Viaggiatori	1.476 20	1.438 10	+ 38 10	5.467 75	5.101 35	+ 366 40
Merci	810 00	766 40	+ 43 60	2.604 90	2.534 33	+ 70 57
Introiti diversi	104 15	»	+ 104 15	435 55	»	+ 435 55
Totali	2.390 35	2.204 50	+ 185 85	8.508 20	7.635 68	+ 872 52

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dall'11 al 20 Febbraio 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1887	96.932 15	2.841 03	7.915 61	98.657 32	1.446 40	207.842 51
1886	94.088 65	2.938 45	8.642 75	110.107 59	2.081 68	217.859 12
Differenze	+ 2.893 50	— 97 42	— 727 14	— 11.450 27	— 635 28	— 10.016 61
			Dal 1° Luglio 1886 al 20 Febbraio 1887.			
1886-87	2.638.045 79	56.558 20	279.125 90	2.576.182 44	49.511 08	5.599.423 41
1885-86	2.222.426 35	48.971 63	244.902 06	2.519.817 51	48.555 57	4.084.673 12
Differenze	+ 415.619 44	+ 7.586 57	+ 34.223 84	+ 56.364 93	+ 955 51	+ 504.750 29

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 21 al 28 Febbraio 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	3.589 15	10.868 70	893 25	2.349 55	782 70	2.553 90	1.394 70	2.791 20	3.872 35	1.435 90	468 65
Bagagli	43 15	172 70	23 00	20 95	3 55	41 55	6 60	9 25	18 70	34 30	12 45
Merci Gr. Velocità	243 90	595 30	60 75	213 25	158 15	129 10	19 70	26 90	194 35	62 55	—
Id. Picc.Vel.Acc.	67 60	742 25	—	6 90	—	11 90	—	—	—	26 50	—
Id. Picc. Veloc.	2.208 70	3.091 50	1.254 40	2.618 80	1.199 00	592 05	2.986 55	75 70	954 10	259 25	—
Totali	6.152 50	15.470 45	2.231 40	5.209 45	2.143 40	3.328 55	4.407 55	2.903 05	5.039 50	1.818 50	481 10

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **A. COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

LOTTERIA
DELLA
ASSOCIAZIONE DELLA STAMPA

Autorizzata con Decreto 16 aprile 1886

1555 Premi

dell'effettivo valore di Lire

400,000

Tutti oggetti d'**oro** e d'**argento** immediatamente convertibili in contanti a richiesta del vincitore — **senza deduzione alcuna** — dalla Banca Subalpina e di Milano. — I premi si dividono in

TRE GRANDI PREMI DI LIRE

100,000 - 50,000 - 20,000

Due premi da Lire **15,000**

Cinque da L. **10,000** — **Cinque** da L. **5,000**

10 da L. 1000 — 30 da L. 500 — 500 da L. 100 — 1000 da L. 50

Ogni biglietto costa UNA Lira

Chi avendo acquistato un gruppo di **5 Biglietti**, possederà il **1° numero** estratto guadagnerà **tutti** i **5** premi, cioè Lire

200,000

Gli altri possessori di gruppi di cinque biglietti recanti gli altri numeri successivamente estratti guadagneranno i **premi di valore quintuplo** di quello che toccherebbe loro se possedessero gli stessi numeri, ma per una serie sola.

I biglietti si vendono in **TORINO**: presso **la Banca Subalpina e di Milano, e presso tutti i Cambisti e Rivenditori di Tabacchi.**

SOCIETÀ NAZIONALE

DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

(Anonima in Savigliano — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA

Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO

DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

SOCIETÀ ANONIMA METALLURGICA

TARDY E BENECH

SAVONA

CAPITALE SOCIALE VERSATO L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e Rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XX Sabato, 12 Marzo 1887 Num. 11

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

DELIBERAZIONI DELLA 3ª CONFERENZA DI BERNA per la Convenzione Internazionale PEI TRASPORTI DI MERCI SU STRADE FERRATE

(Contin. — V. N. 10).

Art. 34. Se in virtù degli articoli precedenti, l'indennità per perdita totale o parziale della merce è posta a carico della ferrovia, l'indennità sarà calcolata secondo il prezzo corrente di merci della stessa natura e qualità al luogo e all'epoca ove la merce venne accettata al trasporto. In difetto di prezzo corrente, l'indennità sarà calcolata secondo il valore ordinario della merce valutato sulle stesse basi. Saranno inoltre abbuonati i diritti di dogana, di trasporto ed altre spese che avessero potuto essere sborsate.

Art. 35. Le ferrovie avranno la facoltà di offrire al pubblico delle condizioni speciali (tariffe speciali) nelle quali sarà fissato il massimo dell'indennità a pagare in caso di perdita o avaria, a condizione che queste tariffe speciali corrispondano ad una riduzione sul prezzo di trasporto totale calcolato secondo le tariffe rispettive ordinarie di ciascuna amministrazione, e che lo stesso massimo dell'indennità sia applicabile a tutto il percorso.

Art. 36. L'avente diritto, ricevendo il pagamento della indennità per la merce perduta, può, nella quitanza, fare una riserva, mediante la quale, se la merce è ritrovata nei quattro mesi dallo spirare del termine di resa, egli debba esserne avvisato immediatamente dalla ferrovia.

In questo caso l'avente diritto potrà, nel termine di trenta giorni dopo il giorno nel quale sarà stato avvisato, esigere che la merce gli sia consegnata senza spese, a sua scelta, alla stazione di partenza o a quella di destinazione designata nella lettera di vettura e mediante la restituzione della indennità che ha ricevuto.

Se la riserva di cui è questione all'alinea 1 di cui sopra non venne fatta, o se l'avente diritto non ha dato istruzioni nel termine di trenta giorni menzionato all'alinea 2 di cui sopra, ovvero anche se la merce venne ritrovata posteriormente al termine di quattro mesi, la ferrovia disporrà della merce ritrovata conformemente alle leggi del suo paese.

Art. 37. In caso di avaria, la ferrovia dovrà pagare l'ammontare integrale del deprezzamento subito dalla merce. Se la spedizione ebbe luogo sotto il regime d'una tariffa speciale conformemente all'articolo 35, l'indennità ad assegnare sarà proporzionalmente ridotta.

Art. 38. Essendovi dichiarazione di interesse alla riconsegna, potranno essere aggiudicati, in caso di perdita totale o parziale, oltre all'indennità fissata dall'articolo 34, e in caso di avaria, oltre l'indennità fissata dall'art. 37, dei danni-interessi, che non potranno sorpassare la somma fissata nella dichiarazione, coll'obbligo all'avente diritto di stabilire l'esistenza e l'ammontare del danno.

Le disposizioni regolamentari fisseranno il massimo della tassa supplementare da pagarsi dal mittente in caso di dichiarazione della somma rappresentante l'interesse alla riconsegna.

Art. 39. La ferrovia è responsabile del danno occasionato dalla inosservanza dei termini di resa (articolo 14), a meno provi che il ritardo proviene da una circostanza indipendente dalla sua volontà e dal suo fatto.

Art. 40. In caso di ritardo alla riconsegna, potrà essere reclamato, senza che siavi a provare che un danno sia risultato da tale ritardo:

1|10 del prezzo di trasporto per un ritardo uguale o inferiore a 1|10 del termine di resa;

2|10 del prezzo di trasporto per un ritardo eguale o inferiore a 2|10 del termine di resa;

3|10 del prezzo di trasporto per un ritardo eguale o inferiore a 3|10 del termine di resa;

4|10 del prezzo di trasporto per un ritardo eguale o inferiore a 4|10 del termine di resa;

5[10 del prezzo di trasporto per ogni ritardo superiore a 4[10 del termine di resa.

Se la detta prova è fornita, potrà essere assegnata, a titolo di risarcimento di danni, una somma che non dovrà peraltro sorpassare il prezzo di trasporto.

Se vi fu dichiarazione d'interesse alla consegna, potrà essere reclamato senza che siavi a provare che un danno sia risultato da questo ritardo:

2[10 del prezzo di trasporto per un ritardo eguale o inferiore a 1[10 del termine di resa;

4[10 del prezzo di trasporto per un ritardo eguale o inferiore a 2[10 del termine di resa;

6[10 del prezzo di trasporto per un ritardo eguale o inferiore a 3[10 del termine di resa;

8[10 del prezzo di trasporto per un ritardo eguale o inferiore a 4[10 del termine di resa;

10[10 del prezzo di trasporto per un ritardo superiore a 4[10 del termine di resa.

Se la prova è fornita che un danno è risultato da questo ritardo, potrà essere aggiudicato l'ammontare di tale danno. Nell'uno e nell'altro caso l'ammontare dell'indennità non potrà sorpassare la somma dichiarata.

Art. 41. Il pagamento dell'indennità piena ed intiera comprendente i danni ed interessi, potrà essere domandato in tutti i casi in cui il danno abbia avuto per causa un dolo o una colpa grave da parte della ferrovia.

Art. 42. L'avente diritto potrà domandare degli interessi a ragione del 6 0[0 sulla somma fissata come indennità. Questi interessi decorrono dal giorno della domanda.

Art. 43. La responsabilità, quale risulta dal contratto di porto, non si applica agli oggetti, che, quantunque esclusi dal trasporto o ammessi solamente sotto certe condizioni, siano nondimeno stati spediti con una dichiarazione scorretta o inesatta, o pei quali il mittente non abbia osservate le misure di sicurezza prescritte.

Art. 44. Il pagamento del prezzo di trasporto e delle altre spese a carico della merce e il ricevimento della merce estinguono contro la ferrovia ogni azione proveniente dal contratto di trasporto.

Tuttavia l'azione non è estinta:

1° Se l'avente diritto può fornire la prova che il danno fu cagionato da dolo o colpa grave della ferrovia;

2° In caso di reclamo per causa di ritardo, quando è fatto da una delle amministrazioni designate come responsabili dall'articolo 27, alinea 3, in un termine non eccedente sette giorni, non compreso quello del ricevimento;

3° In caso di reclamo per difetti constatati conformemente all'articolo 25 prima dell'accettazione della merce da parte del destinatario, o la constatazione dei quali avrebbe dovuto essere fatta in conformità dell'articolo 25, e non venne ommessa che per colpa dell'Amministrazione;

4° In caso di reclamo per danni non apparenti esteriormente, l'esistenza dei quali è constatata dopo il ricevimento, ma soltanto alle seguenti condizioni:

a) La domanda di constatazione fatta alla ferrovia o al tribunale competente di conformità all'art. 25, deve aver luogo immediatamente dopo la scoperta del danno, ed al più tardi nei sette giorni, a partire dal ricevimento della merce;

b) L'avente diritto deve provare che il danno si produsse nell'intervallo decorso fra la consegna per la spedizione e la riconsegna.

Se però la verifica della merce da parte del destinatario fu possibile alla stazione di destinazione e se essa fu offerta dalla ferrovia, non vi è più luogo ad applicare il disposto contenuto nel paragrafo 4.

Il destinatario sarà libero di rifiutare il ricevimento della merce anche dopo aver ricevuta la lettera di vettura e pagate le tasse di porto, finchè il danno, del quale sostiene l'esistenza, non sia stato constatato conformemente alla sua richiesta. Le riserve fatte all'atto del ricevimento della merce non hanno effetto, a meno che esse siano consentite dalla ferrovia.

Se l'uno o l'altro degli oggetti designati nella lettera di vettura venisse a mancare al momento della riconsegna, il destinatario potrà escludere nella quitanza (articolo 16) i colli non consegnati, designandoli specialmente.

I reclami menzionati nel presente articolo dovranno essere fatti per iscritto.

Art. 45. Le azioni in indennità per perdita totale o parziale, avaria della merce, o ritardo nella resa, sono prescritte dopo un anno quando l'indennità non venne già fissata mediante un riconoscimento dell'Amministrazione, una transazione od una sentenza. La prescrizione è di tre anni se trattasi d'azione in risarcimento di danni prevista dall'articolo 44, N. 1.

In caso d'avaria o di perdita parziale della merce, la prescrizione corre a partire dal giorno della riconsegna in caso di perdita totale della merce o di ritardo nella riconsegna, la prescrizione corre dal giorno in cui spira il termine di resa.

L'interruzione della prescrizione è retta dalle leggi del paese ove l'azione è intentata.

Art. 46. I reclami estinti o prescritti conformemente alle disposizioni dell'articolo 44 e 45, non possono essere ripresi nè sotto forma di una domanda riconvenzionale, nè sotto quella di una eccezione.

Art. 47. La ferrovia che pagò una indennità in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, avrà diritto di esperire un regresso contro le ferrovie che concorsero al trasporto, in conformità delle seguenti disposizioni:

1° La ferrovia per colpa della quale il danno fu causato, ne è sola responsabile;

2° Quando il danno fu causato per fatto di più ferrovie, ciascuna di esse risponde del danno causato per propria colpa. Se nella specie una tale distinzione è impossibile secondo le circostanze di fatto, la ripartizione della indennità avrà luogo fra le ferrovie che commisero la colpa, seguendo i principii enunciati nel N. 3;

3° Se non può essere stabilito che il danno fu causato per colpa d'una o di più ferrovie, tutte le ferrovie interessate al trasporto, ad eccezione di quelle che proveranno che il danno non fu occasionato sulle loro linee, risponderanno del danno proporzionalmente al prezzo di trasporto, che ciascuna di esse avrebbe percetto conformemente alla tariffa in caso di esecuzione regolare del trasporto.

Nel caso di insolvibilità di una delle ferrovie menzionate nel presente articolo, il danno che ne risulterebbe per la ferrovia che pagò l'indennità, sarà ripartito fra tutte le ferrovie che presero parte al trasporto proporzionalmente al prezzo di trasporto spettante a ciascuna di esse.

Art. 48. Le regole enunciate nell'art. 47 saranno applicabili in caso di ritardo. Se il ritardo ebbe per causa una colpa collettiva di più ferrovie, l'indennità sarà posta

a carico delle dette ferrovie proporzionalmente alla durata del ritardo sulle loro rispettive reti.

In mancanza di convenzioni speciali, le disposizioni regolamentari determinano il modo nel quale il termine di resa deve essere ripartito fra le varie ferrovie partecipanti al trasporto.

ART. 49. In caso di regresso, non vi sarà solidarietà fra più ferrovie interessate nel trasporto.

ART. 50. L'azione di regresso delle ferrovie fra di loro ha per base, *in quali et quanto*, la decisione definitiva pronunciata nella causa principale contro la ferrovia che esperisce il regresso, purchè la citazione sia stata debitamente denunciata alle ferrovie da azionare in via di regresso, e che queste siano state in grado di intervenire nella causa. Il giudice investito dell'azione principale fisserà, secondo le circostanze di fatto, i termini strettamente necessari per l'esercizio di questo diritto.

ART. 51. La ferrovia che vuole esperire il regresso, deve proporre, la sua domanda in una sola e medesima istanza contro tutte le ferrovie interessate, colle quali non ha transatto, sotto pena di perdere il regresso contro le ferrovie non azionate.

Il giudice deve statuire con una sola e medesima sentenza. Le ferrovie azionate non possono esercitare un ulteriore regresso.

ART. 52. Non sarà permesso di proporre l'azione in garanzia nella causa relativa alla domnnda principale per indennità.

ART. 53. Il giudice del domicilio della ferrovia contro la quale si propone il regresso è esclusivamente competente per le azioni di regresso.

Quando l'azione dovrà essere intentata contro più ferrovie, la ferrovia attrice avrà il diritto di scegliere, fra i giudici riconosciuti competenti in virtù dell'alinea 1° del presente articolo, il giudice davanti il quale essa porterà la sua domanda.

ART. 54. Sono riservate le convenzioni particolari che le ferrovie possono, sia preventivamente, sia in caso speciale, stipulare fra loro concernenti i regressi.

ART. 55. Salve le disposizioni contrarie contenute nella presente convenzione, la procedura a seguire sarà quella del giudice competente.

ART. 56. Le sentenze pronunciate contradditoriamente in contumacia dal giudice competente in virtù delle disposizioni della presente convenzione, saranno, quando sono divenute esecutorie in virtù delle leggi applicate dal giudice competente, dichiarate esecutorie negli stati segnatari della convenzione dall'autorità competente, sotto le condizioni e secondo le forme stabilite dalla legislazione di questi Stati, ma senza revisione del merito dell'affare. Questa disposizione non si applica alle sentenze che non sono esecutorie che provvisoriamente, nonchè alle condanne a danni-interessi che fossero pronunciate, oltre le spese, contro un attore in ragione della reiezione della sua domanda.

La cauzione a darsi per assicurare il pagamento delle spese (*cautio judicatum solvi*) non potrà esigersi in occasione delle azioni giudiziali fondate sul contratto di trasporto internazionale.

ART. 57. Per facilitare ed assicurare l'esecuzione della presente Convenzione, sarà organizzato un Ufficio centrale dei trasporti internazionali incaricato:

1° Di ricevere le comunicazioni di ognuno degli Stati contraenti e di ciascuna delle Amministrazioni delle ferrovie interessate, e di notificarle agli altri Stati e Amministrazioni;

2° Di raccogliere, coordinare e pubblicare le informazioni di ogni natura interessanti il servizio dei trasporti internazionali;

3° Di emettere, su domande delle parti, decisioni sovra litigi che potessero insorgere fra le ferrovie.

4° D'instruire le domande in modificazione della presente Convenzione, e in ogni caso, quando ciò occorra, di proporre ai diversi Stati la riunione di una nuova conferenza;

5° Infine di facilitare fra le diverse Amministrazioni le relazioni finanziarie necessitate dal servizio dei trasporti internazionali ed il ricupero dei crediti rimasti in mora, di guarentire, a questo punto di vista, la sicurezza dei rapporti delle ferrovie fra di loro.

Un regolamento speciale determinerà la sede, la composizione e l'organizzazione di quest'Ufficio come i suoi mezzi di azione.

ART. 58. L'Ufficio centrale previsto all'art. 57 è incaricato di ricevere le notificazioni degli Stati concernenti l'inscrizione o la radiazione d'una ferrovia sull'elenco stabilito in conformità dell'art. 1°.

L'entrata effettiva di una nuova ferrovia nel servizio dei trasporti internazionali non avrà luogo che un mese dopo la data della lettera dell'Ufficio notificante la presentazione agli altri Stati.

La radiazione di una ferrovia sarà fatta dall'Ufficio centrale subito che egli avrà ricevuto da taluno degli Stati contraenti la notificazione che esso ha constatato che per una ragione finanziaria o per un impedimento materiale una ferrovia dipendente da questo Stato e portata sull'elenco da lui stabilito, non si trova più nella condizione di soddisfare agli obblighi che le sono imposti dalla Convenzione.

Il semplice ricevimento dell'avviso emanante dall'ufficio darà immediatamente a ciascuna Amministrazione il diritto di cessare, colla ferrovia denunciata, ogni rapporto di trasporto internazionale, salvo quanto concerne i trasporti in corso, che dovranno essere continuati fino a destinazione.

ART. 59. Ogni tre anni almeno una conferenza di Delegati degli Stati partecipanti alla Convenzione sarà riunita onde recare alle disposizioni della presente Convenzione i miglioramenti e modificazioni giudicati necessari.

Tuttavia, delle conferenze potranno aver luogo prima di detta epoca, sulla domanda di un quarto almeno degli Stati interessanti.

ART. 60. La presente convenzione impegnerà ciascuno Stato firmatario per la durata di tre anni, a partire dal giorno in cui essa entrerà in vigore. Ogni Stato che vorrà ritirarsi allo spirare di questo termine dovrà prevenire gli altri Stati un anno prima. In difetto di notificazione, l'impegno sarà ritenuto prorogato per un nuovo periodo di tre anni.

La presente Convenzione sarà sottomessa alla ratifica degli Stati contraenti tosto che si potrà, e non entrerà in vigore che tre mesi dopo la data dello scambio degli atti di ratifica.

(*Continua*).

LE STRADE FERRATE
DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

(*Contin. — V. Num. 10*).

Aggiungo che se il segnale è difettoso, per contro si prendono le più minuziose precauzioni perchè il *dispatcher* sia assolutamente certo che le istruzioni da lui impartite siano ben ricevute dalle stazioni, ben trasmesse agli agenti cui riguardano e ben comprese da essi. A tale uopo, appena la stazione ha ricevuto l'ordine, lo rimanda al *dispatcher* a titolo di verifica; questi risponde: « *correct* ». Poi, quando il treno è arrivato, viene rimesso l'ordine scritto al capo-conduttore e al macchinista, che lo leggono e spiegano al capo-stazione come essi lo interpretano. Questi allora spedisce subito un nuovo dispaccio che indica questa interpretazione al *dispatcher*, il quale risponde una seconda volta « *correct* », e allora solamente il treno può partire. Si vede come continuamente si faccia uso del telegrafo e quanti telegrammi devono circolare sul filo.

Si comprende pure di quale importanza sia la carica del *dispatcher* e l'enorme responsabilità che pesa su di lui.

Questa organizzazione è completata dall'istituzione del « diritto alla via », che venne conservata sino dall'ordinamento anteriore all'adozione del sistema.

Il « diritto alla via » si può definire *la formola del rispetto che i treni di classe inferiore devono avere per i treni di classe superiore* (1).

I primi, anche in mancanza d'ordini, devonò scartarsi di loro propria iniziativa, in modo da non essere raggiunti da un treno di classe superiore che li segue e a non fermarlo. Trattandosi di un solo binario, se un treno di classe inferiore crede di non poter raggiungere la stazione ove deve incrociarsi con un treno di classe superiore, deve arrestarsi in una delle stazioni precedenti, anche se non riceve ordini e di sua propria iniziativa. Al contrario, il treno di classe superiore non deve preoccuparsi di quelli di classe inferiore che esso può incontrare. Se gli ordini ricevuti lo avvertono che uno di questi treni si fermerà alla stazione A per lasciargli libero il passaggio, e che non vede poi questo treno in stazione, esso continua nullameno la sua strada; se l'ordine gli ha fatto conoscere che esso incontrerebbe questo treno inferiore alla stazione B, e che questo treno non vi sia, egli passa oltre senza attenderlo (2).

Pare che conservando nei loro regolamenti il diritto alla via, gli americani abbiano voluto rimediare in parte agli inconvenienti che essi hanno incontrato nel sistema dei *trains-dispatching*. Il diritto alla via ha incontestabilmente dei vantaggi sotto questo rapporto, ma presenta ugualmente un pericolo. Il vantaggio immediato è di interessare alla sicurezza in una certa misura il personale dei treni della classe inferiore. Se si produce un incidente contrario alle previsioni del *dispatcher*, e questo trascuri di modificare i suoi ordini, oppure non ne abbia il tempo, il macchinista ed il capo-conduttore vi suppliranno di loro iniziativa. Inoltre, nella medesima ipotesi di un incidente imprevisto, i treni importanti, i treni viaggiatori, non vengono fermati, poichè essi sono autorizzati a seguire la loro strada, senza preoccuparsi dei treni che avrebbero dovuto incontrare. D'altra parte, non si può a meno di pensare che un'autorizzazione simile può produrre gravi errori. Ora, che valore ha tutta questa organizzazione?

Gli americani ne sono molto fieri, e la considerano come l'ultima parola del progresso. Essa è sicuramente molto ingegnosa e molto originale. Ma, ai miei occhi, è piuttosto un espediente nato dai bisogni particolari del loro esercizio, e non un sistema raccomandabile in se stesso.

Bisogna rammentarsi che il traffico di transito delle grandi linee varia da un momento all'altro con enormi proporzioni; che si deve far fronte a subitanei e imprevisti bisogni, e che in queste condizioni le norme in uso sulle reti francesi farebbero, senza dubbio, una cattiva figura. Queste norme sono eccellenti per un traffico regolare che varia poco da una stagione ad un'altra, di un movimento medio attorno al quale esso oscilla. Ma esse sono sempre meno tutelari, a misura che aumenta la proporzione dei treni irregolari. Se il numero dei nostri treni facoltativi o speciali aumentasse fino ad essere due o tre volte eguale a quello dei treni ordinari, chi può dire che gli agenti delle nostre stazioni e dei treni, non abituati ad un servizio così differente del loro servizio abituale, non sarebbero esposti a gravi confusioni od a pericolose dimenticanze?

Un'altra considerazione ancora. I nostri regolamenti si prestano poco ad un movimento eccessivo. Basta dare uno sguardo ad un grafico per vedere il vuoto che produce intorno a lui un treno a grande velocità fra i treni di velocità minore, i quali devono fermarsi in stazione 15 o 20 minuti prima del suo passaggio. Ciò si verifica ancor maggiormente in pratica che non in teoria, e non è raro vedere un treno a stazionare molto tempo prima di poter riprendere la sua strada dietro al treno pel quale si è scartato. Siccome bisogna naturalmente tener conto in una certa misura di queste inevitabili perturbazioni, la capacità effettiva di una linea resta più o meno ridotta.

Nel sistema americano non succede così; il *dispatcher* tiene sottomano tutti i treni, corrisponde con essi, può fermarli all'ultimo momento, farli stazionare il minor tempo possibile e ottenere così il massimo del prodotto.

Ma questo risultato è sopratutto sensibile sulle linee ad un solo binario, e ve ne sono molte ed importanti in America. Su simili linee noi non possiamo spedire un treno facoltativo o speciale senza una combinazione d'avvisi che esige diverse ore, ovvero, in casi di estrema urgenza, si fa camminare il treno a furia di telegrammi, ed esso non può avanzare che di stazione in stazione, domandando ogni volta la strada libera. Lo stesso succede per i cambiamenti di coincidenza dei treni regolari; e così pure se un treno è lanciato fuori turno. Tutto ciò dà luogo ad una gran perdita di tempo e riduce ad un piccolo numero di treni la circolazione che noi possiamo praticamente far passare su di un unico binario.

Il sistema americano sfugge a questi inconvenienti e si presta per conseguenza ad una utilizzazione ben più com-

(1) I treni di classe superiore sono i treni a marcia fissa; i treni di classe inferiore sono i treni merci che non hanno marcia. Tra due treni di classe superiore, i diretti hanno la precedenza sugli omnibus. Sopra una linea ad un solo binario, quando due treni in senso opposto sono della stessa categoria, quello che cammina verso l'Est (carico) ha diritto al binario contro quello che marcia verso l'Ovest (vuoto).

(2) Per essere assolutamente esatto, debbo dire che il treno superiore deve attendere l'altro fino a 5 minuti dopo l'ora regolamentare della sua partenza dalla stazione. Questo non ha altro scopo che di rimediare alle leggiere differenze d'ora che possono esistere tra gli orologi degli agenti dei due treni.

pleta della ferrovia. L'esperienza è là per dimostrarlo: noi abbiamo percorso tra Buffalo e Chicago una linea ad unico binario di 536 miglia (862 chilom.) di lunghezza. Questa linea, all'epoca della stagione dei grandi trasporti, ha un movimento medio in ogni senso di 10 treni viaggiatori a diverse velocità e di 30 treni merci, ossia 80 treni in tutto. E vi sono dei giorni in cui questa media viene oltrepassata (1).

Sono sicuramente brillanti risultati; ma, checchè ne dicano gli ingegneri americani, il sistema che ha permesso di ottenerli non è di quelli che si possano raccomandare in Francia. Si sacrificò, io lo temo, all'imperioso bisogno di far passare molti treni su linee poco adatte per riceverli, una necessità, che noi consideriamo come ancora più imperiosa, quella di garantire colle più diligenti precauzioni le vite umane che ci sono affidate. L'impressione che ho ricevuta da questo studio è che gli americani sono molto imprudenti; voi la dividerete, senza dubbio.

Ma questa non è che un'impressione: bisognerebbe per decidere, senza partito preso, ciò che valgono le due organizzazioni, paragonarle coi loro risultati, e calcolare, per mezzo di statistiche ufficiali, quanti morti e feriti gli americani e noi abbiamo sopra un medesimo numero di viaggiatori-chilometri trasportati. Disgraziatamente, agli Stati Uniti non esiste una statistica ufficiale; si è obbligati di ricorrere, in queste materie, ad una pubblicazione privata, molto interessante però, ma un po' soggetta a dubbî, poichè essa è redatta sulle indicazioni fornite dalle Compagnie, che è il manuale del signor Poor (*Poor's Manual*). Se noi lo consultiamo, in mancanza di meglio, troviamo nel 1885, sui 201,370 chilometri di ferrovia eserciti, 1837 viaggiatori uccisi o feriti in seguito ad accidenti di treni. Il numero dei viaggiatori trasportati, moltiplicato per i percorsi effettuati da essi, in altri termini, la cifra totale dei viaggiatori-chilometri fu di 15 miliardi e 600 milioni, ciò che dà un viaggiatore ucciso o ferito su 8 milioni e 1|2 di viaggiatori-chilometri trasportati.

La stessa cifra sulla rete P.-L.-M. risultante dalla media di 7 anni di statistica ufficiale pubblicata per cura del Ministero dei Lavori Pubblici, è di 36 milioni. Da noi adunque si ha un numero di morti o feriti quattro volte e mezzo minore degli Stati Uniti. Bisognerà adunque assolutamente scartare dalle nostre previsioni un esercizio col sistema americano?

Non mi pare: ed è questo pensiero che mi fece consacrare all'esposizione di questo metodo dettagli che forse vennero trovati un po' lunghi.

Vi sono dei casi in cui la necessità di far circolare numerosi treni è la prima legge, in cui si potrà utilmente ricorrere al *dispatcher*. Questi casi si presenteranno in guerra. Se le armate sono lontane dalle frontiere, vale a dire in regioni dove dominerà la via ad un solo binario; se si tratta di linee sprovviste di installazioni che i nostri agenti sono abituati ad incontrare, senza segnali, o con segnali inintelligibili per essi; se devono aver luogo movimenti considerevoli di truppe, ci troveremo in condizioni in cui si sono già trovati gli americani per esercire le loro, e le stesse difficoltà forse inspireranno la medesima soluzione. L'iniziativa del personale è delle più facili, poichè non gli si domanda null'altro che attenzione a segnalare i treni che passano; con qualche buon ispettore si faranno dei buonissimi *dispatcher*. Quanto al telegrafo una modificazione delle più semplici permette di trasformare gli apparecchi destinati a funzionare per inversione di correnti in apparecchi funzionanti per correnti continue. Ogni stazione potrebbe adunque ricevere, senza doverli nè fermare, nè ritrasmetterli, tutti i telegrammi circolanti sulla sezione.

(1) Sulla linea ad unico binario da Pittsburg a S.-Louis, che noi non abbiamo percorsa, mi si disse che si erano fatti fino a 75 treni in ogni senso.

La velocità dei treni è molto variabile. I treni merci vanno assai lentamente (20 a 25 chilometri all'ora), ma questa velocità tende ad aumentare. I grandi treni viaggiatori hanno velocità paragonabili ai treni rapidi delle principali linee francesi. Eccone qualche esempio.

Il treno N. 1 del *N. Y. Central and Hudson River R. R.* percorre in 3 ore e 20 minuti, senza fermarsi, la distanza di 142,68 miglia (229 e 1|2 chilometri) che separa New-York da Albany, ciò che fa una marcia media di 69 chilometri all'ora. Quando questo treno arriva a Buffalo, ha fatto 703 chilometri in 10 ore e 45 minuti. Ha dunque camminato con una velocità commerciale di 65 chilometri e 1|3 all'ora.

Il treno 5 del *Michigan Central* percorre in 15 ore la distanza di 536 miglia (862 chilometri 1|2) che separa Buffalo da Chicago. Velocità commerciale 57 chilometri e 1|2.

Il treno 2 della sezione *Chicago-Fort Wayne-Pittsburgh* della rete della Pensilvania impiega 13 ore a fare 468,3 miglia (753 chilom. e 1|2) tra Chicago e Pittsburgh. Velocità commerciale 58 chilom.

Di fronte a queste cifre si può citare il treno 7 della Compagnia d'Orléans, da Parigi a Bordeaux, e il treno 5 della Compagnia P.-L.-M. da Parigi a Marsiglia. Il primo ha una velocità commerciale di 63 e 1|2 chilom. all'ora, il secondo di 60.

Queste grandi velocità in America sono facilitate dalla mancanza delle fermate ai *restaurant* (i treni di cui si tratta avendo i loro *diningcar*), dalle tinozze longitudinali in forma di rigagnoli, di dove le macchine prendono la loro acqua in marcia, e dai depositi costrutti in rialzo trasversali ove le medesime macchine possono in qualche secondo approvvigionarsi di carbone. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha trasmesso al R. Ispettorato Generale, per la sua approvazione, il progetto della rettifica Roma-Segni, faciente parte della direttissima Roma-Napoli, insieme alle proposte per l'esecuzione del lavoro a prezzo fatto.

Trattasi di lavoro importante, giacchè la lunghezza del tronco da costruirsi è di m. l. 47,475.26 e l'accorciamento in confronto della linea attuale di m. l. 10,912.34. Il nuovo tronco comprende m. l. 1786 di gallerie, fra cui la più lunga, quella dell'Olmata, misurerebbe m. l. 1070.

><

Ci informano che il 17 corrente avrà luogo in Roma, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, una riunione degli arbitri nominati dalle tre Società ferroviarie e dal Governo a termini dell'art. 106 del Capitolato d'esercizio, allo scopo di eleggere il quinto arbitro effettivo, destinato a fungere da presidente in ciascun collegio arbitrale, ed il terzo supplente.

Qualora non si ottenesse l'accordo per queste nomine, entrambe dovrebbero essere fatte dalla Corte di Cassazione di Roma tra i suoi Consiglieri.

><

Il 15 corrente sarà tenuta in Milano una conferenza tra i rappresentanti delle due Società Mediterranea e Adriatica per discutere e concretare le modalità d'applicazione della convenzione recentemente stipulata circa il servizio delle stazioni e dei tronchi comuni.

><

Sappiamo pure che per il 28 del corrente mese è fissato a Padova, presso la Direzione della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, un convegno al quale interverranno i rappresentanti della Società stessa, del Comitato di stralcio delle già Strade Ferrate dell'Alta Italia e del R. Ispettorato generale delle ferrovie, allo scopo di trattare della definizione delle vertenze pendenti in merito alla liquidazione dei corrispettivi dovuti dalla Società Veneta all'Amministrazione governativa per l'uso e per il servizio promiscuo delle stazioni comuni di Padova, Vicenza e Treviso.

><

Il presidente della Commissione per la consegna delle linee comprese nella rete Mediterranea ha indetto una nuova riunione della Commissione per la visita delle linee. Questa visita dovrebbe aver principio il giorno 16 corrente e durare all'incirca 20 giorni.

><

Da notizie assunte da buona fonte annunciamo che la ferrovia Chivasso-Casale puossi ritenere pressochè ultimata. Non mancano più che 200 metri circa di binario per l'innesto nella stazione di Chivasso, lo spargimento del secondo strato di ghiaia ed alcuni altri lavori di minore importanza, per cui la visita ufficiale di ricognizione si potrà effettuare verso la fine del corrente mese, e l'apertura della linea nella prima quindicina di aprile p. v.

><

Avvicinandosi l'epoca dell'apertura all'esercizio della detta ferrovia da Chivasso a Casale, la Società delle Ferrovie del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale il progetto di orario per la detta linea, nonchè le proposte di altre modificazioni che in tale occasione l'Amministrazione predetta riterrebbe opportuno di introdurre nell'orario delle varie linee seguenti: Torino-Milano, Chivasso-Aosta, Vercelli-Alessandria, Mortara-Asti, Pavia-Alessandria, Vercelli-Pavia, Milano-Alessandria, Torino-Cuneo e Savona-Saluzzo, Alessandria-Cavallermaggiore, Moretta-Cavallermaggiore e Carmagnola-Savona.

><

Siamo lieti di annunciare che tra la Società anonima metallurgica Tardy e Benech di Savona e la Società anonima delle Acciaierie di Bochum in Vestfalia (Bochumer Verein), rappresentata in Italia dal signor Ing. Comm. Conte di Dienheim Brochocki, vennero stabiliti gli accordi per un rilevante sviluppo delle attuali officine di Savona e per nuovi impianti delle Acciaierie. La Società di Bochum oltre ad una partecipazione considerevole finanziaria, reca alla Acciaieria il concorso della sua esperienza di quarant'anni per cui si è acquistata una fama veramente mondiale; i suoi prodotti, del resto, sono ben noti in Italia ove da molti anni ha eseguito importanti provviste di materiale da guerra e ferroviario.

Il capitale attuale della Società anonima Tardy e Benech che è di 7 milioni in azioni, interamente versato, verrà portato a 12 milioni. In seguito a questa combinazione, le nuove Acciaierie di Savona acquisteranno una posizione primaria fra gli stabilimenti consimili d' Europa, e saranno in grado di soddisfare a qualsiasi richiesta di materiale per la guerra e marina e per ferrovie non solo del nostro paese, ma, grazie alla loro posizione sul mare, anche dell'estero.

La città di Savona, compresa del grande vantaggio che ad essa ne ridonderà da questo considerevole impianto, lo favorirà, non ne dubitiamo, con ogni mezzo affinchè divenga un fatto compiuto, e specialmente coll'offerta dei terreni necessarî di sua proprietà, mercè i quali gli stabilimenti potranno raggiungere il massimo loro sviluppo. Savona potrà così seguire le orme della città di Bochum, che da 6000 abitanti, che contava prima della instituzione di quelle Acciaierie, raggiunge oggi la cifra di 40,000 con 5000 operai, e l'Italia nostra potrà vantarsi di possedere un grande stabilimento metallurgico di più e per ciò rivaleggiare con qualsiasi altra nazione.

><

Nella seduta tenutasi ieri (11) dal Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano, per la sostituzione di travate in ferro alle attuali in ghisa al ponte sul fiume Era (linea Firenze-Livorno). Importo L. 78,000.

Col Bochumer Verein di Bochum, per fornitura di 400 cerchioni d'acciaio fuso al crogiuolo per locomotive e tenders. Importo L. 41,448.

Colla Ditta Vatson e C. di Cardiff, per fornitura di 5000 tonnellate di carbone grosso inglese e di 20,000 tonnellate di carbone minuto. Importo 460,750.

Colla Ditta Agostino Scarpa di Venezia, per fornitura di 750 m^3 di legname larice rosso in tavole. Importo L. 54,007.50.

Colla Ditta Fratelli Feltrinelli di Milano, per fornitura di 750 m^3 di legname larice rosso in tavole. Importo L. 52,312.50.

Colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche, per fornitura di N. 7 carrozze di terza classe per viaggiatori, a 5 scompartimenti e loggetta, munite di freno ordinario a vite e di freno continuo sistema Westinghouse. Importo L. 57,680.

Colla Ditta Sanguinetti Bartolomeo di Lavagna, per adattamento ad uso dormitorio di parte della rimessa locomotive della nuova stazione di Spezia. Importo L. 11,500

Colla Ditta Cavanna Gaetano di Genova, per costruzione di due condotte d'acqua dalla galleria Ruta alle stazioni di Recco e S. Margherita. Importo L. 20,000.

Colla Ditta Ing. Breda di Milano, per fornitura di chil. 50,000 di ghisa fusa greggia. Importo L. 9,475.

Colla Ditta Fratelli Colla di Torino, per montatura di 4 gru nelle nuove officine di Torino. Importo L. 7,000.

><

La Società metallurgica di Bochum, della quale parliamo più sopra, per mezzo del suo rappresentante in Italia, sig. ingegnere conte di Dienheim Brochocki, ha fatto consegnare all'on. Genala la somma di L. 5,000 pei danneggiati dal terremoto della Liguria. Un eguale versamento, come i nostri lettori ricorderanno, venne pur fatto pei danneggiati di Casamicciola dalla medesima Società, alla quale, facendoci interpreti della riconoscenza del nostro paese, mandiamo vive azioni di grazie.

><

Riceviamo le seguenti informazioni sull'avanzamento dei lavori di costruzione della galleria di comunicazione fra le calate del Porto di Genova e la ferrovia ligure di Levante, detta galleria di San Tomaso, durante il mese di gennaio p. p.

Nel mese ora detto si è lavorato dal pozzo Doria, dalla finestra Lagaccio e da quella all'Albergo dei Poveri, negli scavi d'avanzata, nell'allargamento e rivestimento della Calotta, nello strozzo e nello scavo e rivestimento dei piedritti. All'attacco dalla Camera di biforcazione, si lavorò solo nello scavo di avanzata. Venne completato l'impianto del motore idraulico al pozzo Sant'Ugo, per cui fino dal 20 gennaio detto pozzo fu posto in attività anche per l'estrazione delle materie di scavo. Il volume degli scavi eseguiti nel mese di gennaio u. p. fu di m. c. 1940, e quello delle murature di m. c. 524.

La situazione a fine di gennaio 1887, si riassume come segue:

1° *Scavi:*

Avanzamento	piccola sezione	m.	817.30
	ingrandimento in calotta	»	644.85
	sezione completa	»	169.51
Volume		mc.	14,784

2° *Murature:*

Avanzamento	calotta	m.	572.85
	piedritto	»	152.90
Volume		mc.	3593.00

3° *Galleria completa* . . . . . m. 152.90

Il progredimento medio giornaliero delle singole fasi del lavoro, complessivamente, fu nel detto mese di gennaio:

per l'avanzata	m.	2.40
per l'allargamento in calotta	»	3.10
per la muratura della calotta	»	3.08
per lo scavo dello strozzo	»	2.48
per lo scavo dei piedritti	»	1.16
per la muratura dei piedritti	»	1.29

><

Riceviamo da Messina le seguenti informazioni sull'avanzamento dei lavori del tronco da Messina a Saponara, della linea Messina-Patti-Cerda. La grande galleria Peloritana, lunga m. 5454.50 a foro cieco, nello scavo di avanzata aveva al 1° febbraio p. p. raggiunto:

Dall'imbocco Messina	m. l.	2135.55
Dall'imbocco Palermo	»	1828.95
Totale	m. l.	3964.50
Restavano a perforare	m. l.	1490.00

Si prevede che l'incontro della piccola sezione avrà luogo nel settembre prossimo venturo.

Il rivestimento poi si trovava ai seguenti punti:

Imbocco Messina	m. l.	1780.00
Imbocco Palermo	»	1527.50
Sommano	m. l.	3307.50
Restano ad eseguirsi	m. l.	2147.00

I grandi viadotti: *Messina*, di m. 325.50 in 19 luci, delle quali tre di m. 22 di corda e sedici di m. 10; *Gallo*, di m. 255, con N. 8 arcate al primo ordine e 15 al secondo, sono molto avanzati e potranno essere completati entro il mese di agosto prossimo. Anche tutte le altre opere del tronco, meno, ben inteso, le predette gallerie, saranno pure compiute per il mese stesso.

><

La Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al R. Ispettorato Generale i seguenti progetti, relativi a tronchi della linea da Porto Empedocle a Castelvetrano:

1° Tronco Partanna-Belice (tracciato interno) della lunghezza di m. 13,590.37. Progetto definitivo per l'importo di L. 5,525,000, compresi gli imprevisti e la provvista del materiale rotabile e di esercizio;

2° Tronco Sambuca-Menfi (tracciato interno) diviso in due tratte, Sambuca-Casa Giglio di m. 8,149.50, e Casa Giglio-Menfi di m. 8,292.00. Progetti studiati definitivamente, ma presentati come progetti di massima per l'importo, il primo di L. 2,892,134.46; ed il secondo di L. 5,294,402.00, comprese le quantità come pel tronco precedente;

3° Tronchi da Castelvetrano a Menfi (tracciato litoraneo) dello sviluppo di m. 23,700. Progetto studiato in campagna come definitivo, ma redatto in forma di progetto di massima, dell'importo di L. 11,468,713.24, come sopra;

4° Linea Castelvetrano-Menfi (tracciato litoraneo, colla variante a mare fra Selinunte e P. Palo, per avvicinare la linea a queste due località) dello sviluppo di m. 25,623.76. Progetto accuratamente studiato e presentato di massima, il cui preventivo ammonta a L. 14,432,837.57, pure come sopra;

5° Tronco Belice-Sambuca (tracciato interno). Nuove analisi dei prezzi e stima dei lavori, ammontante a Lire 5,558,900.99, da sostituirsi a quelle unite al progetto già presentato nel maggio dello scorso anno 1886.

><

Fu aperta dalla Società Mediterranea la gara per l'appalto dei lavori di fornitura e posa in opera di due serbatoi in ferro pel nuovo deposito locomotive in Stazione di Sampierdarena. Il termine utile per la presentazione delle offerte è fissato alle ore 10 ant. del 17 corrente.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° che possa essere approvato l'atto di sottomissione relativo al componimento di vertenze insorte fra l'Amministrazione governativa e la impresa Riccardo Ciampi per la costruzione del tronco da Vallo a Pisciotta della ferrovia Battipaglia-Castrocucco;

2° che sia meritevole dell'approvazione ministeriale il progetto di appalto per la fornitura di N. 8 scambi semplici e relativi crociamenti occorrenti per l'armamento della stazione di Gioia Tauro, lungo il tronco Palmi-Gioia, della ferrovia Reggio-Castrocucco;

3° che meritino di essere approvati il progetto e l'atto di sottomissione della Impresa, relativi allo spostamento della stazione di Borgo San Lorenzo, lungo la linea Faenza-Firenze, per cui occorre una maggior spesa di L. 18,000;

4° che si possano ammettere le proposte del collaudatore circa i maggiori compensi domandati dalla Impresa costruttrice del corpo stradale ed accessorî, nel tronco Verrès-Chambave della ferrovia Ivrea-Aosta;

5° che possa approvarsi l'atto di transazione convenuto fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la Ditta Mongio per tacitazione di lite vertente relativamente ad occupazione parziale di terreno occorso per deposito di materiale d'armamento per la ferrovia da Zollino a Gallipoli.

><

Il Consiglio medesimo ha ritenuto che possa essere approvato il progetto suppletivo e l'atto di sottomissione dell'Impresa Ciabattini relativi alla composizione di vertenze insorte fra essa e l'Amministrazione governativa, e l'esecuzione di lavori addizionali per il tronco da Caprigliola a Grotto della ferrovia Parma-Spezia.

><

In relazione alla promessa fatta nel *Monitore* della scorsa settimana, diamo alcune informazioni intorno al progetto definitivo recentemente presentato dalla Società per le strade ferrate Meridionali, per la linea Sulmona-Isernia.

Nel rassegnare il detto progetto al Ministero, la Società lo ha interessato ad accordare con sollecitudine la sua approvazione per i tronchi circa ai quali non potrebbe esservi dubbio sulla scelta del tracciato, quelli cioè da Sulmona a Canzano e da Piano Santa Chiara ad Isernia della lunghezza rispettiva di m. 23,451.84 e 82,275.00, e del costo totale rispettivo di L. 10,862,332.28 e di L. 45,782,880.00.

Resterà poi a decidere il tracciato del tronco mediano, comprendente il difficile valico tra Canzano Campo di Giove e Piano Santa Chiara, il quale giusta una delle soluzioni proposte dalla Società ha lo sviluppo di metri 21,878.52 ed importa la spesa di L. 19,366,593.40.

Sicchè lo sviluppo totale della linea verrebbe a risultare di m. 127,600 ed il costo dei lavori relativi sarebbe valutato in L. 76,011,805.68; ciò che corrisponderebbe ad una media generale chilometrica di L. 595,680.

Le stazioni e fermate del primo tronco sono: Introdacqua, Pettorano e Pacentro — quelle del terzo tronco sono: Pescocostanzo e Rivisondole, Roccaraso, Alfedena e Scontrone, Montenero, Casteldisangro, San Pietro Avellano e Vastogirardi, Cerreto, Carovilli, Pescolanciano, Sezzano e Civitanova, Carpinone, Pettoranello, Pesche ed Isernia.

In entrambi i detti tronchi la pendenza massima allo scoperto è del 25 per mille, e quella in galleria del 22 per mille ed il raggio minimo delle curve è limitato a m. 250.

Nel 1° tronco occorrono: N. 110 opere d'arte, delle quali 103 secondarie e N. 7 principali; N. 17 passaggi a livello; N. 26 case cantoniere doppie, e N. 7 gallerie dello sviluppo totale di m. 3723.

Nel 3° tronco è proposta la costruzione delle seguenti opere: N. 271 manufatti, dei quali 235 secondari e 36 principali; N. 42 passaggi a livello; N. 86 case cantoniere doppie e N. 37 gallerie dello sviluppo totale di m. 20,458, delle quali, la più lunga misura m. 3048.

Non è il caso di dare dettagli sul progetto del secondo tronco, stantechè questi variano sensibilmente a seconda del tracciato che si volesse esaminare.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha deliberato:

Che sia meritevole d'approvazione il collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Valentini per la costruzione del tronco Monselice-Canal Bisatto nella ferrovia Legnago-Monselice.

Che possa ammettersi il collaudo e la transazione coll'Impresa Vita, assuntrice dei lavori di costruzione del tronco Santa Caterina-S. Cataldo nella ferrovia Catania-Licata.

Che siano da ammettersi i maggiori compensi proposti dalla Società della Rete Mediterranea in favore dell'Impresa Calderai per l'impiego di massi di scogliera a difesa del tratto compreso fra Moneglia e Manarola, lungo la ferrovia Spezia-Genova.

Il detto Consiglio si è pure pronunziato favorevole sui seguenti progetti:

per l'ampliamento di un nuovo magazzino del materiale fisso nella stazione di Torino Porta Nuova;

appalto del tronco Fratta-Capezzano nella ferrovia Salerno-S. Severino;

di variante presso la stazione di Tempio lungo la ferrovia Monti-Tempio;

alla domanda della Deputazione provinciale di Vicenza per costruire il tronco di tramvie dal confine Padovano-Vicentino a Montagnana, ritenendo il relativo progetto ammissibile in linea tecnica.

><

Approvazioni di spesa pervenute dall'Ispettorato Governativo alla Direzione Generale della rete Mediterranea:

L. 18,393 pel raddoppiamento di luce e l'alzamento della livelletta del ponte Misofatto (linea Taranto-Reggio);

L. 11,000 per l'impianto di una condotta d'acqua di Serino pei bisogni della Stazione di Cancello;

L. 850 pel consolidamento della Stazione di Casalnuovo (linea Roma-Napoli);

L. 930 per l'ampliamento del casotto degli scaldapiedi in Stazione di Napoli;

L. 137 per l'applicazione di otto copriruote di sicurezza ai due carretti trasbordatori nel riparto montatori dell'Officina di Torino P. N.;

L. 7750 per l'ampliamento della biglietteria in Stazione di Roma;

L. 6500 per la costruzione di muretti di chiusura alla Stazione di Monasterace-Stilo (linea Taranto-Reggio);

L. 1330 pel completamento della copertura del ponte sul Pomerio esterno in Stazione di Roma;

L. 101 per l'impianto di un disco fanale allo scambio N. 3 della Stazione di Viareggio;

L. 3975 a completamento della spesa di L. 8700 già approvata pei lavori d'impianto in Stazione di Saluzzo di un binario e d'una gru da pesi.

><

L'Ispettorato Generale approvò l'aggiudicazione definitiva alla Ditta Paolo De Cicco di Potenza dei lavori di consolidamento del tratto in frana tra i chilom. 140+535 e 140+583 della linea Eboli-Metaponto.

><

Il professore di mineralogia e geologia, cav. dott. Martino Baretti, di Torino, dopo avere compiuto un esame accurato della natura e dell'assetto delle roccie della galleria succursale dei Giovi, ha esteso sull'argomento una elaborata relazione che ci giunge all'ultimo momento, e che quindi, per mancanza di tempo e di spazio, non possiamo, come vorremmo, riprodurre in questo numero. La pubblicheremo nel prossimo; tuttavia ne stralciamo la conclusione, che è la seguente:

La conclusione, in conseguenza, che si può trarre dal sovra esposto si è che la stabilità delle roccie va decrescendo dallo imbocco nord allo imbocco sud:

1. Per il passaggio graduale da roccia di tipo calcareo a roccia di tipo argilloso (alluminoso);

2. Per il passaggio graduale della disposizione quasi normale della direzione degli strati all'asse della Galleria ad una disposizione quasi parallela;

3. Per i disturbi sempre crescenti nello assetto stratigrafico delle roccie da nord a sud;

4. Per il verificarsi di un crescente lavoro di sminuzzamento e rimpasto dei materiali rocciosi dal pozzo N. 2, andando a sud, fino al primo chilometro dallo imbocco meridionale della Galleria;

5. Per l'attitudine marcata che hanno gli schisti argillosi, predominanti a sud e rimaneggiati, ad incorporarsi l'acqua, in confronto dei calcari predominanti a nord e non rimaneggiati.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Ticino e Nord-Milano. — Nei giorni scorsi l'*Araldo* di Como aveva pubblicato la notizia che la società per le ferrovie del Ticino avesse acquistato le linee della Nord-Milano, cioè la Milano-Erba e la Milano-Saronno.

Posteriormente qualche giornale di Milano volle smentire tale notizia, asserendo che vi furono bensì delle trattative, ma che le due Società non poterono accordarsi.

Ora l'*Araldo* ritorna a sua volta sull'argomento, dichiarando che le trattative ebbero luogo ancora in questi ultimi giorni coll'intervento di alcuni fra i più autorevoli azionisti della società.

L'affare sarebbe concluso, non mancando che i dettagli di forma, richiesti dall'importanza del contratto.

Come si vede, non si tratta più delle solite voci vaghe che ogni tanto si facevano correre, sia sulla fusione delle due società, sia sul riscatto della Nord-Milano da parte del governo o della Mediterranea.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle ferrovie Meridionali, esercente questa rete, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti:

Prolungamento del secondo binario alla stazione di San Vito-Lanciano. Spesa L. 14,500.

Completamento della massicciata del binario lungo vari tratti delle linee Bologna-Pistoia e Firenze-Pistoia-Pisa. Spesa L. 41,400.

Ampliamento del piazzale per le merci nella stazione di Casalmaggiore. Spesa L. 24,600.

Prolungamento di metri 52 verso Terontola della galleria di Montemalbo, sulla linea Foligno-Terontola. Spesa L. 38,300.

Impianto di una pesa a bilico nella stazione di Macerata. Spesa L. 6,700.

— Per la ferrovia Solmona-Isernia la Società delle ferrovie Meridionali ha completato e sottoposto al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo d'esecuzione, secondo il quale la linea stessa verrebbe divisa in tre tratti dello sviluppo complessivo di circa 76 chilometri. L'importo dei lavori di costruzione è preventivato in cifra tonda, in L. 19,400,000 e corrisponde ad una media chilometrica di L. 596,000.

— La Società predetta ha presentato al Ministero dei lavori pubblici un altro progetto definitivo, quello cioè della linea da Borgo San Donnino a Cremona, inscritta fra le ferrovie della 4ª categoria autorizzate colla legge del 29 luglio 1879.

La lunghezza effettiva della nuova linea, giusta il detto progetto, sarebbe di m. 39,800, ed il suo costo totale, escluso l'importo del ponte sul Po, rileverebbe a L. 6,800,000.

— A cura della Società esercente le strade ferrate dell'Adriatico è stata attuata la nuova tariffa pel servizio diretto dei viaggiatori e dei bagagli fra l'Italia, il Belgio e Londra, via Gottardo, la quale comprende le corrispondenze da Brindisi, Firenze e Roma ad Anversa, Bruxelles, Dover e Londra, nonchè da Brindisi a Ostenda, da Roma a Liegi e Malines, da Napoli e da Venezia a Dover e Londra e da Napoli a Bruxelles.

Ai portatori dei biglietti è lasciata facoltà di fermarsi:

a) in 6 stazioni italiane a loro scelta;

b) in qualunque stazione svizzera;

c) in tutte le stazioni tedesche, belghe ed inglesi, per le quali i biglietti contengono appositi tagliandi.

Inoltre i ragazzi dell'età fino a 3 anni sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto, e quelli dell'età fra i 3 ed i 7 anni sono trasportati a seconda delle condizioni vigenti su ciascuna ferrovia.

Ferrovia Adria-Chioggia. — L'ufficio del Genio civile, incaricato della direzione e sorveglianza della ferrovia Adria-Chioggia, ha sottoposto all'approvazione governativa due progetti d'appalto relativi il primo all'armamento, ed il secondo agli apparecchi metallici, occorrenti per il quinto tronco della ferrovia predetta compreso fra Chioggia e le Saline.

I lavori e provviste considerati nel primo progetto sono preventivati dell'importo totale di L. 44,000. Fra le provviste sono compresi: m. c. 826 di massicciata pel 1° strato, m. c. 1102 pel 2° strato, m. c. 550 pel 3° e N. 2280 traverse; il binario da posare misura m. 1804.85.

L'importo delle provviste comprese nel secondo progetto ascende a L. 35,200. Esse consistono: nel materiale metallico per due scambi, in una piattaforma girevole del diametro di m. 5.50; in un segnale a disco girevole; in tre cancelli di ferro per passaggi a livello; in due barriere di ferro a doppio T; in una bilancia a ponte per carri; in una gru da pesi; ed in chilog. 584 di controrotaie per passaggi a livello.

Ferrovia Foggia-Lucera. — La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Foggia-Lucera ha presentato alla superiore approvazione il progetto d'appalto per la fornitura degli scambi occorrenti per l'armamento della stazione di Lucera. L'ammontare delle provviste considerate in progetto rileva a L. 11,200 comprese lire 2800 a disposizione dell'Amministrazione governativa per imprevisti.

Gli scambi da provvedersi sono sei, due per deviazione a destra, quattro per deviazione e sinistra, con crociamento a cuore capovolgibile in acciaio fuso tang. 0.10.

Ferrovia Bologna-Verona. — Negli scorsi giorni si è fatta una prima corsa sul primo tronco di questa ferrovia, da Bologna a S. Giovanni in Persiceto. Le prove di resistenza dei ponti metallici riuscirono egregiamente; furono fatte con un treno composto di due macchine Sigl, di due *tender*, di due carrozze viaggiatori e di un carro bagagli. Sul treno presero posto molte rappresentanze delle Amministrazioni ferroviarie, dell'Impresa appaltatrice, del Genio civile, della Stampa. A S. Giovanni festose accoglienze, l'indispensabile banchetto servito egregiamente e vari brindisi.

L'esercizio di questo tronco sarà prossimamente aperto al pubblico.

Tramvia tra Brusasco ed Ozzano. — Scrivano da Ozzano Monferrato alla *Gazzetta del Popolo:* A giorni avrà luogo in Murisengo un'adunanza di tutti i sindaci interessati per stabilire una tramvia a vapore tra Brusasco ed Ozzano, in continuazione di quella già esistente per Torino. Causa le difficoltà della costruzione della linea Chieri-Casale, l'impianto di un tram a vapore è più che necessario ed urgente, perchè con esso si darebbe vita ad una ubertosa vallata, quale è quella della Stura, comprendente non pochi e popolati paesi che hanno essi pure il diritto di godere dei vantaggi che arreca la benefica vita commerciale.

Oltre a ciò, si accorcierebbe di 30 chilometri la strada per Torino, ed anche questa borgata, che è forse il più grosso centro di materia prima per la principale industria delle calci e cementi del Monferrato, se ne avvantaggerebbe assai.

Occorre adunque che Comuni, Provincia, industriali, privati, tutti insomma, ciascuno nella loro cerchia d'azione, si mettano di buona lena, a fine di vedere presto attuata un'opera di massima importanza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — La sera del 7 corrente il Consiglio comunale di Novara si riunì in comitato privato per avere dalla Giunta alcune comunicazioni relativamente alla ferrovia attraverso il Sempione.

Dopo una lunga discussione, venne deciso di dare man-

dato alla Giunta per procurare alla progettata ferrovia l'appoggio morale delle rappresentanze amministrative e politiche della città e provincia affine di ottenere dal Governo il concorso richiestogli.

L'adunanza autorizzò pure il sindaco a intervenire ad un'eventuale adunanza del Comito milanese del Sempione, qualora gliene venisse fatto invito.

— Il Consiglio di Governo del Cantone di Vaud ha fissata la votazione popolare sulla sovvenzione del Sempione al 20 marzo corrente.

— Secondo notizie dell'*All. Schw. Ztg.* il governo francese avrebbe respinta, con una risoluzione motivata, la domanda di sovvenzione per il Sempione presentata dal Comitato del Sempione.

Le ferrovie di Stato in Prussia. — Negli ultimi due anni i prodotti dell'esercizio delle ferrovie di Stato prussiane hanno dato i risultati seguenti:

		1884-85	1885-86
Viaggiatori	marchi	166,669,998	168,989,173
Merci	»	463,583,413	453,512,734
Introiti diversi . . .	»	39,334,419	34,490,739
	Totale M.	669,587,830	656,992,646

Nell'esercizio 1885-86 i prodotti sono diminuiti in totale di marchi 12,594,184 ossia dell'1,90 per cento. I prodotti del servizio dei viaggiatori sono aumentati di marchi 2,319,175 cioè di 1,04 per cento; quelli del servizio delle merci sono invece diminuiti di m. 10,070,679 o di 2,2 per cento; e i prodotti diversi sono pure scemati di marchi 4,843,680 cioè di 12,3 per cento.

Ferrovie della Repubblica Argentina. — Il governo nazionale ha ultimamente ceduto al signor J-E. Clarke, che domandò pel primo la concessione della ferrovia da Buenos-Ayres al Chilì, le sezioni già costrutte da Villa-Mercedes, nella provincia di S. Luigi, a S. Juan, al prezzo di dollari 24,000 in oro per chilometro, ossia per l'intera linea progettata, dollari 13,000,000 in oro.

Il signor Clarke si impegna a pagare 2,000,000 dollari in contanti ed il resto in pagamenti mensili con tratte su Londra a 90 giorni di scadenza. Il governo sarà così posto in istato di colmare tutto od in parte il suo debito fluttuante, che costituisce per lui una sergente di imbarazzi.

Ferrovie dell'Asia Minore. — L'ultima proposta, ammessa in principio dalla Porta, circa la costruzione di una rete ferroviaria nell'Asia Minore, il cui piano generale è stato tracciato dall'Ingegnere Pressel, emanava da un gruppo francese rappresentato dal signor Danon.

Il rappresentante del gruppo Danon è il signor Cotard, molto conosciuto nel mondo ferroviario e antico rappresentante in Oriente dell'impresa Vitali. Il delegato del gruppo francese è incaricato di presentare una contro-proposta al governo turco ed ottenere degli emandamenti al progetto che la Porta aveva fornito come base dei negoziati.

Secondo i giornali di Costantinopoli un'altra proposta sarebbe stata fatta dalla Società Cockerill di Seraing. Il fatto sarebbe stato annunciato dal signor di Borchgrave, ministro del Belgio a Costantinopoli.

In tutti i casi una delle condizioni della concessione della rete sarebbe un'antecipazione di un milione di lire turche al tesoro ottomano; questo prestito sarebbe garantito dalla ferrovia Ismidt-Moudania, già costrutta, e formerebbe una risorsa fuori-bilancio, della quale il governo ha imperioso bisogno.

Notizie diverse

Materiali da costruzione. — Per aderire alle molteplici richieste pervenute da ogni parte d'Italia, il Comitato esecutivo della Esposizione che si terrà a Firenze di materiali da costruzione ha deliberato di accettare alla Esposizione medesima, fuori concorso, le seguenti macchine costruite in officine nazionali cioè: Macchine per la fabbricazione dei laterizi, macchine per la lavorazione delle pietre, legnami, metalli, macchine per sopportare ed alzare pesi; per fondazione, ecc.

Coloro pertanto che intendessero di approfittare di questa decisione, sono invitati a far pervenire le loro domande alla sede del Comitato (via Lamarmora, n. 4) non più tardi del 15 marzo 1887 specificando in quella gli oggetti che intendono esporre, non che lo spazio che sarà loro necessario.

Le Società ferroviarie hanno già concesso le riduzioni tanto nel trasporto delle merci dal 16 marzo a tutto aprile, quanto per i giurati e visitatori dal 16 aprile a tutta la durata della Esposizione.

Esposizione universale di Barcellona. — Questa Esposizione posta sotto il patronato del Governo, ammetterà tutti i prodotti, e derivati, dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, comprendendo una sezione speciale di marina, belle arti, elettricità e balneologia.

Sono in progetto varii Congressi internazionali, fra i quali uno mercantile, presieduto dal signor Lesseps, ed uno medico, nonchè concorsi di animali vivi, di piante e fiori, frutti e legumi.

L'esposizione si aprirà il 15 settembre 1887 e resterà aperta per sei mesi. In caso di proroga, durerà altri due mesi al massimo.

Canale di Corinto. — Il dottor Dorn ha tenuto il giorno 2 corr. a Vienna una conferenza sul canale di Corinto, che si sta compiendo, come è noto, da una Società presieduta dal generale Türr.

Il Dorn ha dimostrato che il taglio di questo istmo, ossia il nuovo canale, sarà di notevole vantaggio pel commercio, abbreviando da 110 a 140 miglia marittime il viaggio dall'Adriatico e dal Mediterrano ai porti dell'Arcipelago greco ed al Mar Nero.

Egli calcola un risparmio pei vapori da 11 a 14 ore di viaggio.

Il canale sarà compiuto per la fine del 1889 e verrà a costare da 42 a 45 milioni di lire. Il dottor Dorn ritiene che il capitale impiegato in quest'opera non potrà dare di certo la rimunerazione del canale di Suez, ma darà per lo meno un interesse annuo del 6 per cento.

È da vedersi: ad ogni modo sarà sempre un'opera grandiosa che, tentata invano dai romani, tornerà ad onore del nostro secolo.

Canale di Panama. — Nel corso del gennaio scorso furono scavati 1,051,000 metri cubi di terra, vale a dire che fu compiuto un lavoro maggiore di quello che erasi fatto nel dicembre anteriore e ciò malgrado le condizioni poco favorevoli della stagione.

Locomotive gigantesche. — Si costruiscono per la ferrovia centrale del Messico locomotive gigantesche, le quali differiscono da quelle in uso sino ad ora per le ferrovie di montagna in questo, che cioè tutto il peso del *tender* viene impiegato per aumentare l'adesione.

La locomotiva possiede quattro cilindri, dei quali i due anteriori sono in congiunzione colle sei ruote accoppiate, mentre i due posteriori sono in congiunzione colle sei ruote del *tender*. In questo modo si può sfruttare per l'adesione il peso inaudito di 140 tonnellate, poichè locomotiva e *tender* pesano assieme 185 tonnellate, ed il peso morto è soltanto 45 tonnellate. Si spera di poter superare, mercè queste nuove locomotive gigantesche, le più ardue salite.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 12 marzo 1887:

Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 761,50
»	»	Mediterranee	» 576,50
»	»	Sicule	» 600
»	»	Sarde (preferenza)	» 285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 415
»	»	Gottardo	—

Buoni Ferrovie Meridionali			L. 547
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Mcdena			» —
»	»	Monte Cenere	» —
»	»	Novara-Seregno	» —
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 324
»	»	» 2ª emiss.	» 315
»	»	Centrale Toscana	» 527
»	»	Meridionali	» 330
»	»	Sarde, serie *A*	» 327,50
»	»	» serie *B*	» 324,50
»	»	» 1879	» 329
»	»	Pontebba	» 480
»	»	Nord-Milano	» 280
»	»	Meridionali Austriache	» 315,50

CONVOCAZIONI

Tramway a vapore nella provincia di Torino. — I signori azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr., alle ore 2 pom., per relazione del Consiglio di vigilanza e dei sindaci; approvazione del bilancio consuntivo per l'anno 1886; nomina dei consiglieri e dei sindaci; comunicazioni diverse.

Società della Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani. — Il deposito delle azioni per l'Assemblea indetta pel 24 marzo corr. non avendo raggiunto il numero necessario per la validità delle deliberazioni, il Consiglio d'amministrazione ha deciso invitare gli azionisti in seconda convocazione pel giorno 25 corr., alle ore 3 pomeridiane, nella sede sociale per approvazione dei conti e bilancio sociale e relative deliberazioni; nomina di amministratori in sostituzione di quelli uscenti di carica, a norma dell'art. 14 dello statuto; nomina di sindaci e supplenti per l'anno 1886; comunicazioni del Consiglio d'amministrazione.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — L'assemblea generale tenuta il 10 corr. non potè occuparsi della parte straordinaria dell'ordine del giorno, perchè risultò insufficiente il numero delle azioni depositate.

Quindi gli azionisti di questa Compagnia sono convocati ad una seconda Adunanza per le ore 3 pom. del giorno 2 aprile p. v., alla sede della Compagnia, allo scopo di deliberare sulla detta parte straordinaria dell'ordine del giorno rimasta intrattata, che è la seguente: modificazioni da apportarsi ai vigenti statuti della Compagnia per attuare l'ammortizzazione delle azioni sociali, deliberata dall'Assemblea straordinaria delli 23 ottobre 1886; presentazione per l'approvazione dell'Assemblea della tabella portante il reparto del numero di azioni da ammortizzarsi ogni anno.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Vetralla (16 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto della costruzione di varii tratti di fogne a complemento della fognatura già costruita, provvisoriamente aggiudicato al signor Felli Ippolito per L. 12,464.49. (V. N. 8 del *Monitore*).

Prefettura della provincia d'Aquila (17 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di rettificazione a sistemazione del 3° tronco della strada nazionale, n. 51, da Solmona a Ponte titolo Giove, compreso fra il ponte sul Gizio sotto Pettorano e l'incontro colla strada attuale sotto la fontanella di Pettorano (m. 1485.94), provvisoriamente deliberato per L. 62,310 dietro ribasso del 7 0[0. (V. N. 6 del *Monitore*).

Città di Torino (18 marzo, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per l'impresa della costruzione di un lavatoio pubblico in ampliamento di quello esistente in via Fiocchetto, nonchè per la costruzione di locale ad uso scuderia per cavalli su terreno a nord delle Fontane di Santa Barbara. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. Deposito per spese L. 1200. Lavoro ultimato entro il mese di settembre prossimo. Fatali 28 marzo ore 11 ant.

Deputazione provinciale della Calabria Ultra 1ª (18 marzo, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto di tutte le spese e provviste occorrenti per la costruzione del tratto della strada provinciale inscritta al N. 220 della legge 23 luglio 1881, compreso tra la contrada Grazia in Gioiosa ed il ponte sulla fiumara Grotteria nella contrada Catalisano (m. 789,25). Importo L. 57,950. Cauzione provvisoria L. 4000; definitiva L. 6000. Fatali 2 aprile, ore 10 antim.

Deputazione Provinciale di Sassari (19 marzo, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale di 2ª categoria, denominata del Taloro, scorrente dall'abitato d'Olzai al confine della provincia sul Rio omonimo (m. 9510). Importo L. 179,173.29. Cauzione provvisoria L. 5000; definitiva L. 16000. Lavori ultimati in 2 anni. Fatali 29 marzo, ore 12 mer.

Municipio di Castellamare di Stabia (21 marzo, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori del basolato al Corso Vittorio Emanuele, dalla casa Amato alla piazza ferrovia, con le traverse annesse. Importo L. 68,244.50. Cauzione L. 6824. Deposito per spese L. 1000. Fatali 6 aprile, ore 12 meridiane.

Regia Prefettura di Roma (21 marzo, ore 11 ant. 1ª asta). — Appalto dei lavori d'ampliamento dell'abitazione dei fanalisti del Faro di Anzio. Importo L. 8865. Cauzione provvisoria L. 300; definitiva il decimo.

R. Prefettura di Rovigo (21 marzo, ore 11 antim., fatali). — Appalto dei lavori di quinquennale manutenzione e rimonta con sasso trachitico Euganeo delle Scogliere a destra d'Adige, nella sezione 2ª, dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892, nei Comuni di Lusia, Concadirame, Baara e S. Martino, provvisoriamente deliberato col ribasso del 5,75 0[0 sul dato peritale complessivo pel quinquennio, di L. 85,500 (V. N. 8 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Venezia (22 marzo, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un tratto di banchina nel Bacino della Stazione ferroviaria marittima di Venezia. Importo L. 1,016,840. Lavori compiuti in 40 mesi. Cauzione provvisoria L. 50,000; definitiva L. 100,000. Fatali a giorni 15.

Prefettura della provincia di Como (22 marzo, ore 10 antim., unica e definitiva). — Riappalto dal 1° gennaio 1887, al 30 giugno 1890, delle opere e somministrazioni occorrenti all'annua manutenzione del fiume Adda, emissario del lago di Como, da Lecco al ponte di Capiate, e dei torrenti influenti Caldane, Bione, Galavera, Serta, Aspide e Gregheutino, sistemati nell'interesse della navigazione dell'emissario stesso. Importo L. (?!); nonchè al riaffitto degli spazi erariali che verranno dati in consegna all'appaltatore mediante offerta in aumento del canone annuo di L. 634. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva il decimo.

Opera Pia Scillitani-Foggia (23 marzo, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto per la costruzione dell'edifizio da servire per gli istituti indicati nello Statuto organico della Stessa Opera Pia. Importo lire 198,141.57. Cauzione provvisoria L. 10,000; definitiva 20,000. Lavori compiuti in 2 anni; deposito per spese L. 2000. Fatali 7 aprile.

Ministero dei Lavori pubblici (23 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco della strada provinciale, n. 203, dalla provinciale Valeria Sublacense presso S. Cosimato al confine della provincia Umbra, compreso fra la provinciale suddetta e l'abitato di Licenza. (lunga metri 7,814.11), provvisoriamente deliberata per L. 84,273 22 dietro il ribasso del 22,25 0[0 sul prezzo di stima (V. N. 7 del *Monitore*).

Prefettura di Bologna (24 marzo, ore 1 pom, 2ª asta per deserzione del primo incanto). — Appalto dei lavori per la manutenzione delle sponde ed arginature del Canal Navile e dei sostegni, paraporti, sfioratori, ed altre opere accessorie d'arte muraria pel triennio dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1890. Importo annuo L. 14,481 Deposito L. 1400. Fatali a giorni 16.

Regia Prefettura della provincia di Trapani (28 marzo, ore 1 pomer., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione della strada comunale obbligatoria di San Marco per Tangi e Ballata della lunghezza di m. 11,950.35 in territorio di Monte S. Giuliano. Lavori compiuti in 5 anni. Importo L. 122,016.46. Cauzione provvisoria L. 5000; definitiva L. 12,000.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Lecce (28 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892) delle opere, gru e gavitelli e per l'estirpamento delle alghe nel porto di Brindisi. Importo complessivo L. 155,000. Cauzione provvisoria L. 8000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15

Ministero dei L. P. e Prefettura di Napoli (28 marzo, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto della esecuzione dei lavori di gettate di scogli necessari pel rifornimento e per la formazione delle scogliere di difesa ai moli del porto di Nisida, e della manutenzione delle opere d'arte per un sessennio a datare dal 1° luglio 1887. Importo complessivo L. 93,000. Cauzione provvisoria L. 3500; definitiva L. 7750. Fatali a giorni 15.

Municipio di Ostra-Vetere (29 marzo, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della strada obbligatoria che da Ostra-Vetere va al confine territoriale di Borinaldo

(m. 3.309), con ponte sul torrente Nevola. Importo L. 52,138,13. Cauzione provvisoria L. 2,000; definitiva L. 6,000. Fatali, 5 aprile, ore 12 meridiane.

Direzione del Genio Militare in Messina (4 aprile, ore 11 ant. unica e definitiva). — Appalto dei lavori diversi da eseguirsi sull'altura della Menaia (costa sicula dello stretto di Messina). Importo L. 1,750,000. Lavori compiuti in giorni 1000. Deposito presso la Direzione suddetta, ovvero presso una delle Intendenze di finanza del Regno L. 175,000. Offerte a tutte le Direzioni territoriali dell'arma od uffici da essi dipendenti.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di N. 3 estrattori per le fabbrica dei signori Laquai e C. di Castellamare di Stabia.

Ufficio del Genio Militare di Chieti. — L'appalto del primo impianto del distretto e della cavalleria di presidio in Chieti, nell'asta del 21 febbraio a Chieti fu aggiudicato al signor Terrei Mincano Antonio, domiciliato a Chieti, per la somma di L. 53,600.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Napoli. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla esecuzione dei lavori necessarii per la sistemazione idraulica della pianura di Quarto, con l'incanalamento delle acque che si raccolgono in detta pianura, portandole a scaricare a Licola, mediante un traforo attraverso il colle degli Spinelli, nell'asta del 2 marzo fu al Ministero, definitivamente aggiudicata al signor Riccardi Domenico, col ribasso del 9.05 per 0[0 su L. 323,228.42 (V. N. 8 del *Monitore*).

Prefettura di Padova. — L'appalto del lavoro di rialzo, ingrosso e parziale imbancamento dell'argine sinistro del Fratta, dal ponte di valle Moceniche al manufatto Tre-Canne (m. 4,109), nell'asta del 24 febbraio fu aggiudicato al signor Bonetti Luigi, domiciliato ad Este, per la somma di L. 34,366.87 (V. N. 6 del *Monitore*).

Prefettura di Ravenna. — L'appalto per la sistemazione e nuove costruzioni nella caserma S. Vitale, in Ravenna, nell'asta del 1° marzo fu aggiudicato al signor Emilio Trinchieri, domiciliato a S. Vito Romano, per la somma di L. 6,767.29.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

5ª Decade — Dall'11 al 20 febbraio 1887.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	706.605 02	32.458 83	263.125 37	1.220.631 36	31.633 30	2.263.453 88	4.006 00	565 02
1886	633.860 29	30.436 21	218.535 89	1.227.678 96	34.686 25	2.145.197 60	4.006 00	535 50
Differenze nel **1887**	+ 72.744 73	+ 2.022 62	+ 44.589 48	+ 1.952 40	— 3.052 95	+ 118.256 28	»	+ 29 52
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1887	3.663.451 35	166.025 87	1.462.023 52	5.894.608 24	163.070 79	11.349.179 77	4.006 00	2.833 05
1886	3.296.327 43	150.517 08	1.124.940 72	5.634.142 99	197.119 42	10.403.047 64	4.006 00	2.596 87
Differenze nel **1887**	+ 367.123 92	+ 15.508 79	+ 337.082 80	+ 260.465 25	— 34.048 63	+ 946.132 18	»	+ 236 18
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	30.120 65	895 15	4.623 45	25.994 70	1.010 60	62.644 55	704 00	88 98
1886	17.895 65	395 55	1.284 40	8.439 45	585 12	28.600 17	422 00	67 77
Differenze nel **1887**	+ 12.225 00	+ 499 60	+ 3.339 05	+ 17.555 25	+ 425 48	+ 34.044 38	+ 282 00	+ 21 21
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1887	130.565 69	2.735 57	14.475 45	70.350 75	4.016 22	222.143 68	701 18	316 81
1886	82.722 40	1.380 53	6.528 31	35.877 44	2.942 35	129.451 03	422 00	306 76
Differenze nel **1887**	+ 47.843 29	+ 1.355 04	+ 7.947 14	+ 34.473 31	+ 1.073 87	+ 92.692 65	+ 279 18	+ 10 05

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1887	**1886**	*Differenze* nel **1887**	**1887**	**1886**	*Differenze* nel **1887**
Viaggiatori	1.493 35	1.454 85	+ 38 50	6.961 10	6.556 20	+ 404 90
Merci	720 00	677 00	+ 43 00	3.324 90	3.211 33	+ 113 57
Introiti diversi	110 00	»	+ 110 00	545 55	»	+ 545 55
Totali	2.323 35	2.131 85	+ 191 50	10.831 55	9.767 53	+ 1.064 02

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dal 21 al 28 febbraio 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	423 — 4450	259 — 4265	185	—
Media in esercizio	4401	4208	193	—
Viaggiatori	1.016.872 82	854.049 02	162.823 80	—
Bagagli e Cani	53.374 64	46.305 23	7.069 41	—
Merci a G. e P. V. accelerata	208.014 50	237.785 78	—	29.771 28
Merci a P. V.	1.219.643 88	1.159.218 27	60.425 61	—
TOTALE	2.497.905 84	2.297.358 30	200.547 54	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 28 febbraio 1887.*

Viaggiatori	28.286.593 36	27.279.827 40	1.006.765 96	—
Bagagli e Cani	1.347.253 66	1 303.705 69	43.547 97	—
Merci a G. e P. V. accelerata	7.020.916 44	6.804.229 66	216.686 78	—
Merci a P. V.	35.771.870 06	34.613.417 37	1.158.452 69	—
TOTALE	72.426.633 52	70.001.180 12	2.425.453 40	—

Prodotto per chilometro.

della decade	561 33	538 65	22 68	—
riassuntivo	16.456 86	16.635 26	—	178 40

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Gennaio 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	10.552 75	330 90	10.883 65
Torino-Lanzo	» 32	25.259 05	7.029 25	32.288 30
Settimo-Rivarolo	» 23	9.207 50	9.049 10	18.256 60
Santhià-Biella	» 30	19.804 88	17.805 90	37.610 78
Fossano-Mondovì	» 24	3.819 50	1.320 25	5.139 75
Sassi-Superga	» 3	48 25	—	48 25
TOTALE		68.691 93	35.535 40	104.227 33

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 21 al 28 Febbraio 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	3.589 15	10.868 70	893 25	2.349 55	782 70	2.553 90	1.394 70	2.791 20	3.872 35	1.435 90	468 65
Bagagli	43 15	172 70	23 00	20 95	3 55	41 55	6 60	9 25	18 70	34 80	12 45
Merci Gr. Velocità	248 90	595 30	60 75	213 25	158 15	129 10	19 70	26 90	194 35	62 55	—
Id. Picc. Vel. Acc.	67 60	742 25	—	6 90	—	11 90	—	—	—	26 50	—
Id. Picc. Veloc.	2.208 70	3.091 50	1.254 40	2.618 80	1.199 00	592 05	2.986 55	75 70	954 10	259 25	—
Totali	6.152 50	15.470 45	2.231 40	5.209 45	2.143 40	3.328 55	4.407 55	2.903 05	5.039 50	1.818 50	481 10

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 21 al 28 Febbraio 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1887	72.725 23	1.355 42	1.725 34	72.699 99	2.078 12	150.584 15
1886	74.948 40	1.877 35	6.374 35	99.669 08	1.925 52	184.794 70
Differenze	— 2.223 12	— 521 93	— 4.649 01	— 26.969 09	+ 152 60	— 34.210 55
	Dal 1° Luglio 1886 al 28 Febbraio 1887.					
1886-87	2.710.771 07	57.913 62	280.851 24	2.648.882 43	51.589 20	5.750.007 56
1885-86	2.297.374 75	50.848 98	251.276 41	2.619.486 59	50.481 09	5.269.467 82
Differenze	+ 413.396 32	+ 7.064 64	+ 29.574 83	+ 29.395 84	+ 1.108 11	+ 480.539 74

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER e C.**

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:
Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX Sabato, 19 Marzo 1887 NUM. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00 la linea**
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Preghiamo quegli Associati, il cui abbonamento è scaduto, di volere affrettarsi a spedirne l'importo a questa Amministrazione con vaglia postale o con valori in lettera raccomandata.

DELIBERAZIONI DELLA 3ª CONFERENZA DI BERNA per la Convenzione Internazionale PEI TRASPORTI DI MERCI SU STRADE FERRATE

(Contin. e fine — V. N. 11).

REGOLAMENTO RELATIVO ALL'INSTITUZIONE DI UN UFFICIO CENTRALE.

ART. 1. Il Consiglio federale della Confederazione Svizzera è designato per organizzare e sorvegliare l'ufficio centrale instituito coll'art. 57 della Convenzione. La sede di questo ufficio sarà a Berna.

Sarà provvisto a questa organizzazione immediatamente dopo lo scambio delle ratifiche ed in modo ch'egli sia in stato di funzionare subito dopo l'andata in vigore della Convenzione.

Le spese di questo ufficio, che fino a nuova decisione non potranno oltrepassare la somma di L. 100,000 all'anno, saranno sopportate da ogni Stato in proporzione del numero di chilometri delle strade ferrate ammesse al servizio dei trasporti internazionali.

ART. 2. L'ufficio riceverà tutti i ragguagli di natura a interessare il servizio dei trasporti internazionali che gli saranno comunicati dagli Stati contraenti e dalle amministrazioni delle ferrovie. Egli potrà all'appoggio di questi documenti, fare una pubblicazione periodica, un esemplare della quale sarà indirizzato gratuitamente ad ogni Stato e ad ognuna delle amministrazioni interessate. Gli esemplari che saranno domandati all'infuori di questo saranno pagati ad un prezzo che verrà fissato dall'ufficio Questo giornale sarà redatto in tedesco ed in francese.

La nomenclatura degli oggetti designati agli alinea 1 e 3 dell'art. 2 della Convenzione, come pure le modificazioni successive che potranno essere introdotte a tale nomenclatura dagli Stati contraenti, saranno, al più presto possibile, portate a conoscenza dell'ufficio centrale, che trasmetterà l'insieme di questi ragguagli e modificazioni a tutti gli Stati contraenti.

Quanto agli oggetti contemplati nell'alinea 2, l'ufficio centrale domanderà a ciascuno degli Stati contraenti, e comunicherà agli altri Stati tutti i ragguagli necessari.

ART. 3. Sulla domanda di qualunque amministrazione ferroviaria, l'ufficio servirà d'intermedio pel regolamento dei conti risultanti dai trasporti internazionali.

Le distinte dei crediti pei trasporti internazionali rimasti insoluti, potranno essergli indirizzate per facilitarne l'incasso. A tale effetto l'ufficio metterà immediatamente la ferrovia debitrice in mora a regolare la somma dovuta o a fornire i motivi del suo rifiuto di pagare.

Se l'ufficio stima che i motivi di rifiuto allegati hanno una apparenza sufficiente di fondamento, egli rinvierà le parti a provvedersi davanti al giudice competente.

Nel caso contrario, e così pure nel caso che la contestazione non vertisse che su parte del credito, il direttore dell'ufficio, dopo sentito l'avviso di due consulenti, che saranno designati a tale effetto dal Consiglio federale, potrà dichiarare che la ferrovia debitrice sarà tenuta di versare a mani dell'ufficio tutto o parte del credito: la somma così versata dovrà rimanere consegnata fino a decisione di merito da parte del giudice competente.

Nel caso in cui una ferrovia non avesse obbedito entro la quindicina alle ingiunzioni dell'ufficio, le sarà indirizzata una nuova costituzione in mora, con indicazione delle conseguenze del suo rifiuto.

Dieci giorni dopo questa nuova costituzione in mora rimasta infruttuosa, il direttore indirizzerà di ufficio, allo Stato dal quale dipende la ferrovia, un avviso motivato, invitando questo Stato ad avvisare alle misure a prendere e ad esaminare se egli deve mantenere la ferrovia debitrice nell'elenco delle ferrovie da lui presentate.

Nel caso che la comunicazione dell'ufficio dal quale dipende la ferrovia interessata, fosse rimasta senza risposta nel termine di sei settimane, come pure nel caso che questo Stato dichiarasse che, malgrado il non pagamento, non crede di dover far radiare la ferrovia dall'elenco, questo Stato sarà reputato accettare di pien diritto la garanzia della solvibilità della ferrovia debitrice in quanto concerne i crediti risultanti dai trasporti internazionali.

MOTIVI DELLE MODIFICAZIONI (*)

Convenzione.

Art. 1. Venne accolto in massima l'emendamento proposto dalla Germania (e non dissentito dal Governo italiano) nel senso che le linee comprese nel servizio internazionale siano già designate nella stessa Convenzione. Siffatta variante però finirà ad essere di pura forma mentre il processo verbale finale (pag. 38) lascia tempo a fissare l'elenco da annettersi alla stipulazione formale della Convenzione, la qual cosa era pure evidentemente già nello spirito del primitivo articolo, solo essendosi da parte della Delegazione italiana fatta presente la necessità di potere studiare siffatto elenco senza essere obbligati a presentarlo come definitivo ed inalterabile all'apertura della Conferenza.

In merito all'elenco delle Ferrovie Italiane ed alla relativa carta planimetrica (che sarebbero in massima determinate dal nostro Governo) esse corrispondono alle esigenze attuali del servizio internazionale, salve le ulteriori annue concessioni riservate dalla convenzione.

Merita nota speciale la comprensione fattavi delle Ferrovie Sicule le quali, tenuto conto del disposto dell'art. 1 e del complesso della Convenzione, sarebbero state, a rigore, escluse stante l'interposto trasporto marittimo. Considerato però che questo è relativamente minimo e che le due grandi Reti continentali formano con quella Sicula un esercizio uniforme e diretto, per cui sarebbe apparso anormale separare ora le Ferrovie Sicule dal servizio internazionale diretto, i rappresentanti di tutti i Governi alla Conferenza furono officiosamente (evitando di farne una dichiarazione officiale) d'accordo, visto il caso eccezionalissimo di comprendere le anzidette Ferrovie, niun caso fatto del breve trasporto marittimo il quale è pure opera delle Amministrazioni ferroviarie, ritenendo come indubitato che non potrebbe nascere difficoltà alcuna per essersi così interpretato lo spirito della Convenzione.

Dalla Rete Sicula sarebbero escluse unicamente le Ferrovie occidentali, costituenti un piccolo esercizio separato, nel mentre del resto è facilmente in condizione di accedere al servizio cumulativo internazionale come in massima tutte le altre Ferrovie secondarie.

Grave e di una reale importanza pratica era la dichiarazione instata dalla Germania perchè non fossero considerati trasporti internazionali, nel senso della Convenzione, quelli su linee protendentisi o transitanti su territorio estero. Con ciò venivasi evidentemente a derogare all'unità di legislazione e per tratti di linee dove il traffico fra i vari paesi è intenso. Senonchè a tale riguardo s'imponevano, non solo per la Germania, ma altresì per la Francia ed altri Stati ragioni speciali di servizio, ed anche politiche, alle quali appariva subordinata la loro adesione al trattato. D'altra parte la interpretazione che, come *territorio* di uno Stato fossero considerate anche le sue linee entro un limitato spazio oltre il confine, era consigliata dalla convenienza di rispettare per quanto possibile l'autonomia delle Amministrazioni di Strade ferrate.

Non si potè quindi a meno (come pure aveva riconosciuto opportuno il Ministero dei Lavori Pubblici) di transigere su questo punto, in modo però che la deroga fosse ristretta nella apparenza e nella sostanza; e così venne inserta nel protocollo di chiusura (pag. 37 del P. V. finale) la clausola che circoscrive l'esclusione alle linee in transito su territorio estero o ai tronchi della linea che giungono alla Stazione doganale estera di frontiera; salvo però sempre al mittente di reclamare l'applicazione della Convenzione, la quale viene per tal modo a conservare la sua unità.

Mediante poi apposita dichiarazione inserta nel processo verbale la Delegazione italiana fece opportune riserve perchè avesse a cessare al più presto la predetta clausola dovutasi accettare allo stato delle cose e per motivi che si confida verranno meno col tempo.

Art. 2. Dietro iniziativa della Russia, senza modificare il testo di questo articolo, venne dichiarato di comune accordo al processo verbale: essere inteso che la nomenclatura degli oggetti nell'articolo stesso previsti, cioè costituenti monopolio postale, o ammessi al trasporto condizionatamente per dimensione o peso, o esclusi per misura d'ordine pubblico: sarebbero comunicati al più presto all'Ufficio Centrale per notizia di tutte le Ferrovie interessate. Prescrizione questa che sebbene già fosse una implicita conseguenza del detto articolo, era però utile venisse tenorizzata.

Art. 4. Il nuovo testo non importa che una (già prima non dissentita) diversa riduzione diretta a meglio chiarire come alle Amministrazioni ferroviarie s'intendessero riservate per le tariffe comuni le facoltà che prima avevano senza attribuirne loro di maggiori, o menomar l'obbligo della omologazione governativa: riserva questa pur confermata al N. 3 del già citato *protocollo di chiusura*.

Art. 6. Alcune furono le modificazioni adottate. La prima che sopprime alla lettera *c* l'obbligo della menzione: « *fermo in Stazione* ». Questo emendamento, sostenuto dalla Germania, era osteggiato dall'Italia e dalla Francia, la quale ultima anzi richiedeva l'aggiunta della indicazione del domicilio. Alle esigenze però di questi due paesi venne provvisto introducendo nel nuovo formulario della lettera di vettura l'obbligo delle predette indicazioni per l'Italia e la Francia.

La seconda modificazione era proposta dalla Germania alla lettera *h* per la nomina di un mandatario pel compimento delle formalità doganali, ma si trovò che aveva posto adatto, anzichè in questo articolo, piuttosto nel 10 e nel formulario della lettera di vettura dove venne inserta, limitando però (come osservava la Delegazione italiana) la facoltà del mandatario alla *semplice assistenza* alle operazioni doganali, e conferendo pure (il che era ben giusto) lo stesso *diritto di assistenza* all'avente diritto alla spedizione.

L'ultimo emendamento tocca la lettera *l* dove fu inserto in massima l'emendamento proposto dalla Germania per limitare la facoltà del mittente di prescrivere la via a seguire ai soli casi in cui indicasse le Stazioni per le operazioni doganali.

Venne però meglio contemperato l'interesse delle Ferrovie e del pubblico riservando alle prime piena libertà di istradamento purchè non siano lesi i diritti del secondo quanto alla assistenza alle operazioni doganali, alle tariffe ed ai termini di resa.

Il processo verbale dà ampia spiegazione di questo sistema di cui le Ferrovie non ponno avere a lagnarsi.

Art. 8. Sulla mozione di vari governi il 4° alinea relativo alla irresponsabilità delle Ferrovie quanto al peso e numero dei colli caricati o scaricati dal mittente o destinatario venne modificato restrittivamente al carico ed al mittente, ritenuto che in detto articolo, trattandosi della conclusione del contratto di trasporto, appariva meno a proposito il contemplare operazioni e modalità concernenti l'arrivo.

La Delegazione italiana (coerentemente pure all'avviso del Ministero) diede il suo assenso, non derivandone inconvenienti in rapporto al nostro diritto interno, ed anzi perchè ciò concorda con le tariffe italiane, le quali lasciano alle parti il carico e lo scarico di determinate merci, ed inoltre perchè esse pure hanno non pochi stabilimenti raccordati con le rispettive linee. Tali operazioni sono fatte a cura e spese dei proprietarii senza che le Ferrovie vi abbiano ingerenza di sorta; condizioni di fatto e del tutto locali che non sempre possono essere a conoscenza delle Stazioni di partenza, specie estere.

Art. 10. L'aggiunta introdotta in principio del penultimo alinea è motivata da quanto venne osservato in merito all'art. 6 (2ª proposta).

Art. 11. Come giustamente rimarcò alla Conferenza plenaria la Delegazione germanica, la opposizione generale al di lei emendamento per applicare anche al diritto interno — colla sanzione di clausole penali — il divieto delle Convenzioni particolari finiva ad essere *di pura forma* dal momento che tutti i governi ammettevano essere dovunque disciplinate siffatte concessioni con norme restrittive e colle più ampie cautele e garanzie di parità di trattamento pel pubblico. Pur nondimeno era cosa intuitiva che la *forma* in questo caso veniva ad acquistare una

(*) Per apprezzare tali motivi conviene attenersi alla premessa traduzione, evitandone altre recenti che tradiscono completamente il senso legale e tecnico delle disposizioni legislative.

importanza grandissima ed anche a toccare il merito, mentre la legislazione attuale meramente interna sarebbe stata subordinata a quella internazionale, immobilizzandola; e derivandone pure un anormale diritto di reciproco sindacato. Perciò la Delegazione italiana (seguendo il voto del suo Governo) di buon grado si accostò alla deliberazione della maggioranza di respingere il vincolo internazionale, pur facendo constare nel Protocollo di chiusura (N. 2) la sussistenza della proibizione sancita generalmente nel diritto interno dei vari Stati, i quali sono pertanto impegnati dalla leale osservanza dello spirito della Convenzione, ma non oltre i limiti naturali della medesima.

Nell'interesse ferroviario era siffatta libertà d'azione tanto più desiderabile inquantochè per impreviste circostanze o straordinarie esigenze del traffico potrebbe sorgere la necessità di deroghe temporarie o stabili al diritto interno le quali importa non siano inceppate, e potrebbero benissimo subordinarsi a tutte le cautele richieste dagli impegni risultanti dall'art. 11 come venne mantenuto.

Art. 15. La modificazione al 2° alinea che ha sostituito il *destinatario* all'*avente diritto* verso cui la Ferrovia sarebbe responsale in caso di esecuzione di ordini del mittente senza esigere da questo la produzione del *duplicato* della lettera di vettura non poteva incontrare ostacoli da parte delle Amministrazioni ferroviarie, tendendo sempre più ad eliminare, nei rapporti con esse, le pretensioni di terzi per ragioni (a cui la Ferrovia è estranea) che debbono unicamente far valere verso il mittente o il destinatario.

Quanto alle aggiunte e variazioni fatte in fine dell'articolo, esse non sono che la trasposizione nella Convenzione, ove aveva sede più addatta, di una norma prima inserta nel regolamento, e la constatazione dell'ordine del mittente anche sul titolo lasciato a sue mani.

Art. 23. Le aggiunte fatte al 1° e 4° alinea ed il nuovo alinea finale, rispettivamente proposte dalla Delegazione italiana e da quelle austriaca e russa hanno per oggetto di meglio precisare l'obbligo delle Ferrovie collegate pei trasporti di rendersi conto reciproco degli incassi di tutte le tasse non solo in porto assegnato ma anche in affrancato, nonchè di estendere la insequestrabilità, sancita pei crediti delle Ferrovie fra di loro altresì al materiale mobile, eccezione fatta in ogni caso pei sequestri autorizzati dai giudici naturali della Ferrovia proprietaria del credito o del materiale sequestrandi. La pratica utilità ed il giusto concetto giuridico di siffatte disposizioni non abbisognano di commenti.

Art. 28. A ragione le Compagnie ferroviarie francesi avevano lamentato l'oscurità di tale articolo nel progetto del 1881 che accennava a domande *riconvenzionali* contro la Ferrovia, trattandosi di reclamo dell'*attore in giudizio contro le Ferrovie stesse*. La nuova redazione (sebbene non sia ancora chiarissima) esclude tale controsenso, desumendosene sufficientemente che intendesi accennare al caso di un giudizio instituito dalla Ferrovia contro un terzo e di domande riconvenzionali che questo terzo convenuto propone alla sua volta contro la Ferrovia attrice per motivi dipendenti dallo stesso contratto di trasporto per cui la Ferrovia agì giudizialmente contro di lui — ad esempio: una delle Ferrovie designate nel 3° alinea dell'art. 27 cita Tizio al suo domicilio (che non è quello nè del primo nè dell'ultimo vettore nè dell'intermedio) per un supplemento di tassa. Ma Tizio oppone in via riconvenzionale che la merce era avariata e chiede alla sua volta una indennità alla Ferrovia. In questo caso Tizio (ed è più che giusto) per far valere la sua domanda riconvenzionale può prevalersi della opportunità del giudizio mosso dalla Ferrovia contro di lui, senza essere obbligato di andare a ricercare con separata citazione al suo domicilio una delle tre anzi accennate Amministrazioni, scindendo così il procedimento giudiziale.

Art. 35. Relativamente a questo articolo mantenuto inalterato non è che a richiamare la riserva — in via di abbondanza — inserta al N. 3 del *Protocollo di chiusura* già menzionata in occasione dell'art. 4.

Art. 36. Su proposta della Delegazione russa, l'obbligo della Ferrovia ivi dichiarato venne convertito in una *facoltà* che può riservarsi l'avente diritto. Ciò rende anche più semplice la posizione della Ferrovia la quale, se non vi è riserva dell'indennizzato di riprendere entro i quattro mesi la merce che fosse rinvenuta, può ritenere senz'altro la vertenza ultimata.

Art. 58. Le modificazioni, più di forma che di sostanza, arrecatevi tendono a metterlo in armonia coll'emendamento dell'art. 1 nel senso che l'elenco delle Ferrovie ammesse formi parte della Convenzione, nonchè a guarentire l'Unione ferroviaria contro esclusioni illegittime di talune ferrovie — come è spiegato nella Relazione della Commissione 1ª, inserta nel processo verbale.

Art. 60. La soppressione del 3° alinea dell'antico articolo è la conseguenza della riforma della prima parte dell'art. 1.

Regolamento per l'istituzione di un ufficio centrale.

Art. 1. È da notarsi la dichiarazione motivata a complemento dell'ultimo alinea di questo articolo, fatta nel processo verbale che determina in L. 100,000 annue la spesa per l'ufficio centrale a carico degli Stati contraenti in proporzione chilometrica.

Art. 3. L'ottavo nuovo alinea proposto dalla Germania, che avrebbe avuto per effetto di prolungare il termine per l'esclusione di una ferrovia mancante dei requisiti necessari di idoneità a garanzia, venne respinto, di conformità pure all'avviso delle Amministrazioni italiane e del Ministero.

In ordine ai due Regolamenti (di cui fu ommessa la traduzione) delle *disposizioni per l'esecuzione della Convenzione*, e delle *prescrizioni per gli oggetti ammessi al trasporto sotto certe condizioni*, si può notare quanto al primo: che il modulo della lettera di vettura venne modificato in modo da meglio servire alle esigenze delle ferrovie cointeressate, corrispondendo in gran parte a quello recentemente adottato per la Lega Italo-Svizzero-Germanica; che il termine di resa per la piccola velocità fu portato da 225 chilometri a 250 per due giorni, coerentemente alla proposta Germanica, a cui già prima aveva aderito il Governo Italiano, essendovi conforme il nostro diritto attuale; che venne soppresso il N. 5 dell'alinea 3° del progetto anteriore, il quale autorizzava termini suppletori pei casi di trasbordo alla frontiera, locchè non lede gli interessi delle ferrovie italiane, mentre generalmente simili trasbordi necessitano soltanto per le operazioni doganali, e all'uopo provvede (per l'esonero dal ritardo) il disposto dell'alinea 7°, sospendente la decorrenza del termine di resa durante le formalità fiscali o di polizia, o per qualsiasi altra causa indipendente dal vettore: quali norme, del resto, corrispondono a quelle già vigenti per l'attuale servizio interno ed internazionale.

Circa il secondo dei menzionati Regolamenti non occorrono che considerazioni di ordine generale, avendo esso precipuamente in mira condizioni tecniche e di sicurezza pubblica, pure discusse e spiegate nel processo verbale. Stante il progredire delle industrie e della scienza il progetto del 1881 richiedeva riforme — molte ne vennero proposte, essenzialmente dalla Germania; ma, nello esaminarle ed ammetterle, si tenne per guida il duplice concetto di evitare le prescrizioni di modalità d'imballaggio troppo minuziose e vessatorie, che spesso eccitano i sotterfugi, e di fare a meno di attestazioni o documenti che difficilmente potrebbero essere basati ad una vera causa di scienza e quindi si risolverebbero in una mera formalità senza pratico vantaggio, anzi, con danno.

La Delegazione Italiana poi, tanto più diede il suo appoggio a tale sistema in quanto che rispondeva a quello del regolamento pel trasporto delle materie infiammabili e pericolose vigente sulle nostre ferrovie, il quale funziona soddisfacentemente, conciliando gli interessi del commercio colla sicurezza dei trasporti e l'ordine pubblico; ed inoltre perchè analoghe prescrizioni d'imballaggio e simili sono pure stabilite per i trasporti di merci della stessa natura che si effettuano in servizio diretto della Unione Italo-Germanica.

Non crediamo il caso di far cenno degli emendamenti che nella terza e definitiva Conferenza vennero esclusi:

unicamente merita di essere menzionato quello della Delegazione Russa, tendente in sostanza ad assimilare l'instituto della *dichiarazione d'interesse alla riconsegna* alla *assicurazione;* in modo cioè che non fosse necessaria per conseguire la indennità nella somma dichiarata, la prova del danno. Ciò avrebbe completamente sovvertito il sistema sul quale basa il cennato instituto, quello cioè di guarentire bensì una maggiore indennità, oltre la normale, in caso di dichiarazione d'interesse, ma a patto ed in proporzione della realtà del danno. La modificazione proposta era quindi inconciliabile con uno dei punti principali della Convenzione.

Relativamente agli emendamenti che vennero adottati, alcuni, come si è visto, erano realmente desiderabili, altri invece, *senza infamia e senza lode*, furono piuttosto accolti per rimuovere le difficoltà di un accordo. E questo finalmente ben si può dire riuscito, talchè allo elaborato progetto non manca ormai di legge che il nome, cosa che presto avverrà, stante le non dubbie favorevoli disposizioni di tutti gli Stati contraenti. In allora altri regolamenti d'esecuzione e di dettaglio necessiteranno per provvedere ai varii rami di un estesissimo servizio internazionale.

Non è a dire che, allo stato delle cose, vi sia una vera urgenza di ciò, mentre gli attuali ordinamenti soddisfano ampiamente alle esigenze del traffico internazionale; abbiamo anzi in questo momento sott'occhio un importante e pregievolissimo lavoro a tale riguardo: *La Convenzione annessa al regolamento per il trasporto delle merci nell'Unione ferroviaria Italo-Germanica*, già più volte preannunciata, in quale servizio, della massima importanza ed estensione, troviamo appunto dichiarato che « se il reclamante ricorresse alle vie legali, l'Amministrazione citata deve sostenere da sola la causa e tutelare il meglio possibile gli interessi delle altre Amministrazioni partecipanti, senza chiamarle in causa. Però l'Amministrazione citata deve subito avvertire le altre affinchè nel più breve tempo possano far conoscere il loro parere al riguardo, e, se del caso, intervenire in causa. *Le decisioni dei tribunali contro l'Amministrazione citata hanno pure effetto contro le altre Amministrazioni in quanto riguarda l'indennizzo da pagarsi al querelante.* Rimane con ciò impregiudicato il diritto di regresso delle Amministrazioni fra di loro. Le spese di causa ed i diritti di rappresentanza saranno sopportati dalle Amministrazioni interessate nella stessa misura degli indennizzi ». Inoltre tutte le vertenze e controversie fra le Amministrazioni ferroviarie vengono deferite a « conferenze pei reclami e giudizi arbitrali ». Siffatte ed altre analoghe disposizioni già sono il precursore della Convenzione di Berna.

Il grande vantaggio di quest'ultima sta, a nostro avviso, nel suo carattere di un primo stadio di una legislazione internazionale sui trasporti, la quale, in epoca forse non molto lontana, finirà a divenire completa. E perciò ne sarebbe anche fin d'ora desiderabile un commento, al quale uopo avevamo già da tempo raccolti molti elementi che le cure ufficiali difficilmente permetteranno di utilizzare per una pubblicazione: lavoro grave e da imprendersi non senza esitanza. Bastano per ora questi brevi cenni frettolosamente dettati onde non tacere affatto sull'importante argomento, in merito al quale ci piace il conchiudere con quelle stesse parole che già scriveva nella sua relazione 13 luglio 1880 al Congresso internazionale dell'industria e del commercio di Brusselle, sul primo progetto di Berna del 1878, quell'eminente e versatissimo scrittore di cose ferroviarie che è il signor J. B. Lankman: « Il risultato delle deliberazioni della Conferenza è assai bello e sorpassa di molto le speranze che avevano concepito a tale proposito le persone al corrente della situazione. Non pretendiamo che l'opera della Conferenza non sia perfettibile. Pensiamo anzi che certe disposizioni del progetto di Convenzione abbisognano d'essere modificate. Ma sono questi dei dettagli: l'insieme del progetto è magnifico. È un progresso enorme, un passo decisivo verso lo stabilimento di un Codice di Commercio internazionale, sogno di tutti gli uomini del progresso ».

Torino, febbraio 1887. G. GOLA.

CONGRESSO FERROVIARIO

Alla pubblicazione fatta nel *Monitore* del 26 febbraio u. s. del Regolamento emanato dalla Commissione internazionale pel Congresso ferroviario, che si terrà a Milano nel venturo settembre, facciamo seguire quella del Questionario, potendosi così avere il tempo necessario di studiare e preparare la soluzioni richieste ai varii quesiti che verranno discussi.

SECONDA SESSIONE DEL CONGRESSO 1887.

QUISTIONARIO.

I. *Regolamento del Congresso.* — Esame del progetto di regolamento delle sessioni del Congresso delle ferrovie e del progetto di statuti della Commissione internazionale.

1ª SEZIONE — BINARII E LAVORI.

II. *Traverse metalliche.* — Quali conclusioni si possono dedurre, dal doppio punto di vista economico e tecnico, dagli ultimi risultati ottenuti nell'impiego delle traverse metalliche?

III. *Ponti metallici.* — Quali sono i risultati ottenuti dall'impiego dell'acciaio nella costruzione dei ponti metallici, e quale estensione si può dare all'uso di tale metallo in questo genere di costruzioni?

IV. *Mantenimento delle linee.* — Qual'è il miglior sistema di mantenimento delle linee dal punto di vista dell'economia e della sicurezza (appalto, premi al personale, personale ausiliario, impiego eventuale di operai giornalieri)?

V. *Misure contro le nevi.* — Quali sono le precauzioni da prendersi per evitare gli ingombri di neve sulle vie, e quali sono i sistemi più efficaci e più economici per liberarne i binari (paranevi, caccianevi, vagoni, rompighiaccio, reclutamento di operai da destinarsi temporariamente a questo servizio)?

VI. *Linee di grande traffico.* — Quale è l'influenza delle condizioni d'impianto delle ferrovie di grande traffico sulle spese di mantenimento tanto della linea, quanto del materiale mobile? (1ª e 2ª sezione riunite).

2ª SEZIONE — TRAZIONE E MATERIALE.

VII. *Servizio dei macchinisti.* — Servizio del personale dei macchinisti, specialmente dal punto di vista:

A. di una migliore utilizzazione delle locomotive;

B. di una giusta distribuzione del lavoro, tenendo conto delle differenti stagioni, del complicato servizio e delle condizioni igieniche delle zone percorse.

VIII. *Materiale pei viaggiatori.* — Esame e discussione delle condizioni di costruzione e di montatura del materiale pei viaggiatori, specialmente dal punto di vista:

A. dell'utilità d'equilibrare le ruote;

B. della sospensione;

C. dei limiti entro i quali è utile ridurre il peso delle vetture e dei mezzi più pratici per arrivare a questo risultato.

IX. *Locomotive.* — *A.* Quali sono le migliori condizioni di costruzione delle locomotive, specialmente dal punto di vista:

1º dell'influenza della sospensione sulle spese di mantenimento;

2º dell'applicazione del principio *compound*;

3º della natura del metallo da impiegare per le caldaie, i tubi del fumo, i tiranti, ecc.

4°. dell'impiego del getto d'acqua o di vapore, per aumentare l'aderenza delle ruote della locomotiva sulle rotaie?

B. Fino a qual limite conviene eseguire, nei depositi, le riparazioni delle locomotive?

X. *Ingrassamento.* — Qual'è il miglior modo di untura e il miglior sistema di scatole per il grasso?

XI. *Premii.* — Qual'è il miglior sistema di premii impiegato per la riparazione del materiale rotabile e per il servizio delle locomotive?

XII. *Freni.* — Quali conclusioni si possono dedurre, dal doppio punto di vista economico e tecnico, dagli ultimi risultati ottenuti dall'impiego dei freni continui, automatici o non (treni viaggiatori e treni merci)?

XIII. *Illuminazione e riscaldamento dei treni.* — Quali sono i risultati ottenuti dai nuovi sistemi d'illuminazione e di riscaldamento dei treni (petrolio, elettricità, ecc.)?

3ª SEZIONE — Esercizio.

XIV. *Controllo dei viaggiatori.* — Quali sono i mezzi più efficaci per assicurare il controllo dei viaggiatori?

XV. *Treni-viaggiatori.* — Quali sono le condizioni più favorevoli d'organizzazione dei treni viaggiatori sulle linee di 1° ordine (divisione razionale dei treni in categorie; numero delle classi delle vetture da adottarsi in ciascuna di queste)?

XVI. *Movimento delle merci.* — *A.* Quali sono le condizioni più favorevoli d'organizzazione del movimento delle merci?

B. Quali sono le misure più convenienti per diminuire le spese che importano i trasporti dei carichi incompleti?

XVII. *Linee di piccolo traffico.* — *A.* Quali sono le semplificazioni che comporta l'esercizio economico delle linee di traffico limitato?

B. Sarebbe possibile dare in appalto il servizio delle piccole stazioni e, in caso affermativo, quali precauzioni bisognerebbe prendere per garantire la sicurezza del servizio?

XVIII. *Manovre di stazione.* — Quali sono i migliori mezzi per effettuare le manovre di stazione dal punto di vista dell'economia e della sicurezza?

XIX. *Illuminazione delle stazioni.* — Quali sono i risultati delle ultime esperienze effettuate per l'illuminazione delle stazioni (gas e elettricità)? (3ª e 2ª sezione riunite).

4ª SEZIONE — Questioni d'ordine generale.

XX. *Personale.* — *A.* Organizzazione, reclutamento e formazione del personale (impiegati e operai).

B. Impiego delle donne.

XXI. *Rimunerazione degli impiegati.* — Qual è il mezzo migliore per rimunerare gli impiegati ed interessarli nelle economie dell'esercizio?

XXII. *Istituti di previdenza.* — Istituti di previdenza in favore degli impiegati e degli operai delle ferrovie.

XXIII. *Imposte e tasse.* — *A.* In quali misure le imposte e le tasse speciali o generali colpiscono le ferrovie nei diversi paesi;

B. Quali sono, nell'interesse dello sviluppo e dell'esistenza delle ferrovie, gli sgravi che si potrebbero ottenere, specialmente in ciò che concerne le ferrovie secondarie?

XXIV. *Relazioni internazionali.* — Mezzi di sviluppare le relazioni internazionali tra le Amministrazioni delle ferrovie.

XXV. *Informazioni tecniche.* — Ricerche e confronto delle informazioni tecniche.

5ª SEZIONE — Questioni speciali alle ferrovie secondarie.

XXVI. *Disposizioni generali delle ferrovie secondarie.* — Quali sono le disposizioni generali delle linee, delle stazioni, dei fabbricati, dei segnali, del materiale rotabile, ecc., più favorevoli all'esercizio delle ferrovie secondarie, in seguito ai differenti scartamenti?

XXVII. *Trazione delle ferrovie secondarie.* — Qual'è il miglior impiego, nelle ferrovie secondarie, dei principali motori e sistemi di trazione speciali (motori elettrici, ad aria compressa, ed acqua calda, a soda, a gas; sistemi di trazione a dentiera, a fune continua, ecc., ecc.)?

XXVIII. *Freni delle ferrovie secondarie.* — Quali sono i freni che si potrebbero adottare per assicurare la circolazione dei treni che percorrono le strade ordinarie, allo scopo di garantire la sicurezza aumentandone la velocità?

XXIX. *Trasbordi.* — Quali sono i mezzi più pratici per facilitare il passaggio dei viaggiatori e delle merci tra le ferrovie secondarie a scartamento ridotto e le ferrovie di grande traffico, dal doppio punto di vista:

A. delle relazioni (trasbordo di viaggiatori e di merci);

B. del regolamento di queste relazioni?

XXX. *Affluenti di trasporti.* — *A.* Le ferrovie secondarie, essendo essenzialmente considerate quali affluenti di trasporto, come devono essere classificate le stazioni di congiunzione per le ferrovie a scartamento differente?

B. Quando occorre un servizio comune o servizii separati?

C. Nel caso di servizii separati, non v'ha mezzo di assimilarli ai raccordi industriali?

XXXI. *Norme pel materiale rotabile delle ferrovie secondarie.* — Non v'ha mezzo di provocare un accordo per l'adozione di norme — specialmente in ciò che concerne gli apparecchi di spinta e d'attacco — allo scopo di facilitare lo scambio del materiale rotabile?

XXXII. *Controllo dei viaggiatori delle ferrovie secondarie.* — Quali sono i mezzi più efficaci per assicurare il controllo dei viaggiatori e specialmente quale è il miglior sistema di biglietti da adottarsi a tale uopo?

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade ferrate del Mediterraneo, senatore conte Belinzaghi, e il Direttore generale comm. Massa si trovano in questi giorni a Roma per trattare col Governo diverse importantissime vertenze.

Abbiamo motivo di credere che prima fra queste sia la questione delle nuove costruzioni, la quale reclama urgentemente una soluzione. È noto infatti che fin dai primi mesi della sua esistenza la Società, assecondando gli inviti del Governo ed in conformità anche allo spirito delle Convenzioni, che ritenevasi avrebbero avuto per effetto di dar pronto e valido impulso alla costruzione della rete complementare, impiantò a Roma un'apposita direzione per questo servizio, che andò poi sviluppando su larghe basi, con molti uffici distaccati in diverse località, di mano in mano che dal Ministero le veniva affi-

data la dirigenza dei lavori già in corso, la revisione di progetti antichi o la redazione di nuovi. Questi ufficii lavorarono attivamente: la Società presentò il risultato de' suoi studî non solo, ma anche offerte positive per la esecuzione di parecchi tronchi di linea, e i nostri lettori ricorderanno che di tali proposte abbiamo sempre dato notizia. Pur troppo però tutto finora rimase nello stadio dei progetti e delle trattative, senza approdare a nessuna conclusione. Intanto la Società ha sborsato, per le paghe del personale adibito agli ufficii del servizio costruzioni, somme non indifferenti, delle quali deve pure ottenere o il rimborso diretto, o un compenso adeguato nei contratti che sarà per stipulare. E siccome pel Governo la questione si riduce appunto a trovar il modo di superare le attuali difficoltà finanziarie, da cui viene paralizzato l'andamento delle costruzioni, è necessario ch'esso risolva, e presto, circa il modo di procurarsi i fondi occorrenti.

><

Il R. Ispettorato Generale approvò le aggiudicazioni provvisorie fatte dalla Società Mediterranea per la fornitura dei 1000 carri da merce, e da noi riferite nel penultimo numero, eccettuati solamente i 100 carri O (a bilico), che decise vengano aggiudicati, anzichè alla *Comp. C.le de Constructions à Haine St-Pierre*, alla Società An. Ausiliare di Torino per il prezzo di L. 1,947. Ciò perchè venne stabilito di fare il confronto tra i prezzi offerti dall'industria estera e quelli dell'industria nazionale, non complessivamente sul costo del carro finito, ma separatamente per le casse e per la ferramenta.

><

La predetta Società ha ora trasmesso al R. Ispettorato Generale gli elaborati di gara (pure internazionale) pei rimanenti 2000 carri e relativi assi montati e molle.

La fornitura verrà ripartita nei seguenti lotti:

N° 1600 Carri coperti, Serie HB, di cui 100 con freno e loggetta, e 1500 senza freno.
» 100 Carri scoperti senza freno, Serie L.
» 150 Carri scoperti a pareti ribaltantisi e freno a mano, Serie NL.
» 150 Carri a bagagli, di cui 20 con freno a vite e freno Westinghouse, e 130 con solo freno a vite.
» 4000 Assi montati, Serie 25 e 28.
» 20,000 Molle diverse.

><

Verso la fine del corrente mese avrà luogo in Roma una conferenza tra i rappresentanti dell'Ispettorato Governativo delle R. R. Poste e delle Amministrazioni ferroviarie, allo scopo di fare un'accurata revisione degli orarî in vigore e studiare le modificazioni che, specialmente in seguito alla recente apertura di parecchie nuove linee, si ravvisassero opportune.

><

Il 17 corr. si sono riuniti in Roma sotto la presidenza del Ministro Genala i membri del Comitato arbitrale, costituito per decidere sulle questioni tra il Governo e le Società ferroviarie.

Essi sono: pel Governo, i senatori Saracco e Valsecchi; per la Mediterranea il senatore Boccardo ed il comm. ing. Berruti, direttore dell'officina Carte-Valori di Torino; per l'Adriatica i comm. avv. Puccioni e ing. Spurgazzi; per la Sicula i comm. avv. Mancini e ing. Garrone.

Nello stesso giorno si trovavano pure in Roma i direttori generali comm. Massa e Borgnini.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo si è dichiarata ben disposta ad accogliere una proposta dell'onor. signor Sindaco di Torino, affinchè un delegato tecnico del Municipio sia ammesso a prender parte agli studî che si dovranno fare dalla Società, allo scopo di togliere i molti inconvenienti cui dà luogo presentemente il servizio ferroviario per l'insufficienza dei binarî e delle stazioni, e di soddisfare convenientemente all'incremento notevole e costante del traffico della città. Il concorso offerto dal predetto signor Sindaco non potrà del resto che tornare di somma utilità, perchè varrà ad eliminare il pericolo di obbiezioni che la rappresentanza cittadina potrebbe fare dopo che fosse compiuto il progetto, ora iniziato, per stabilire quali misure sarebbero da proporsi al R. Governo per mettere le stazioni di Torino in grado di soddisfare convenientemente a tutte le esigenze del servizio pubblico.

Sappiamo a questo proposito che la Società predetta ha proposto al R. Ispettorato Generale che un proprio ingegnere prenda parte agli studî di che trattasi, onde così facilitare il còmpito del Ministero, quando il progetto sarà sottoposto all'esame ed alla voluta approvazione governativa.

><

Con recente Decreto Ministeriale è stato approvato il progetto presentato dalla Società esercente la rete Mediterranea per l'ampliamento e il riordino generale della stazione di Novara, e autorizzata la relativa spesa complessiva di L. 1,192,466.42.

><

Con Decreti Ministeriali furono pure approvate le seguenti spese:

L. 122,000 per l'impianto di apparecchi centrali per la manovra degli scambi e segnali in stazione di Spezia;

L. 70,000 per la vagliatura e il ricarico della massicciata in varie tratte del tronco Pisa-Massa;

L. 8000 pel riordino dei locali occupati dalle R. Poste in stazione di Torino P. N.

><

Altre approvazioni di spesa pervenute dall'Ispettorato Governativo alla Direzione generale della rete Mediterranea:

L. 400 per lavori di difesa a un tratto della linea Taranto-Reggio contro i torrenti Carro e Quattrone;

L. 1690 per la costruzione del selciato sul piazzale esterno della stazione di Torino P. N.;

L. 4800 per l'impianto d'una bilancia a ponte della portata di 25 tonnellate in stazione di Civitavecchia;

L. 300 per la sottofondazione dei muri al casello 61 della linea Alessandria-Piacenza.

><

Nella seduta tenutasi il 14 corrente per l'apertura delle schede di offerta pei lavori di vagliatura e ricarico massicciata sul tronco Campagna-Contursi della linea Eboli-Metaponto, la Commissione aggiudicò provvisoriamente i lavori stessi alla Ditta Pesce Stefano di Buccina col ribasso del 15,32 per 0[0.

><

Pure provvisoriamente vennero il 17 corrente aggiudicati alla Ditta Larini, Nathan e Compagnia di Milano, che fece il ribasso del 12 per cento, i lavori di fornitura e posa in opera di due serbatoi nel deposito locomotive di Sampierdarena.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione generale della Mediterranea, l'Ispettorato Governativo approvò definitivamente le aggiudicazioni seguenti:

alla Ditta Della Carlina ingegnere G. e Compagnia di Milano, col ribasso del 9 per cento, la fornitura e posa in opera delle impalcature metalliche, occorrenti per la posa del secondo binario fra Roma S. Paolo e il chilometro 22 della linea Roma-Pisa;

alla Ditta Mercaldi Nicola di Civitavecchia, col ribasso del 24,90, i lavori per la costruzione di detto binario;

alla Ditta Colombo Carlo di Reggio Calabria, col ribasso del 15,80, la costruzione di un ponticello di luce m. 1,50 al km. 467 + 457 della linea Taranto-Reggio.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale la proposta per la costruzione a prezzo fatto dei lavori di costruzione del tronco, della lunghezza di m. 46,803, da Gioia a Gravina, della ferrovia Ponte Santa Venere-Gioia.

Giusta il preventivo annesso al relativo progetto, per la completa esecuzione dei lavori occorrerebbe la complessiva spesa di L. 7,950,000; ed è sulla base di questa che la predetta Società è disposta a trattare per la costruzione a prezzo fatto.

><

La detta Società delle Ferrovie Meridionali ha rassegnato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie il progetto esecutivo del tronco Portogruaro-Casarsa, riformato a norma delle prescrizioni del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

><

Sull'avanzamento dei lavori di costruzione della galleria di comunicazione tra le Calate del Porto di Genova e la linea Ligure di Levante, detta Galleria di San Tommaso, riceviamo le seguenti informazioni, che si riferiscono al 1° del corrente mese:

Durante lo scorso mese di febbraio p. p. il lavoro proseguì senza interruzione in tutte le sue fasi, tanto all'attacco del pozzo Doria, quanto ai due attacchi nella finestra all'Albergo dei Poveri.

All'attacco della camera di biforcazione si lavorò nel solo scavo di avanzata, della quale si sono eseguiti complessivamente m. 62.00.

Si lavorò pure all' imbocco Sud della galleria procedendo dall'esterno collo scavo dello strozzo, che fu eseguito per m. 5.00.

Il volume degli scavi eseguiti nel detto mese di febbraio fu di mc. 2,644, e quello delle murature di metri cubi 574.

La situazione al 1° marzo si riassume:

1° *Scavi:*			
Avanzamento	piccola sezione	m.	910.70
	ingrandimento in calotta	»	732.60
	sezione completa	»	222.41
Volume		mc.	17,747
2° *Murature:*			
Avanzamento	calotta	m.	660.25
	piedritti	»	200.95
Volume		mc.	4,167
3° *Galleria completa*		m.	200.95

Il progredimento medio giornaliero delle singole fasi del lavoro, complessivamente, fu nel mese di febbraio:

a) per l'avanzata, esclusa la camera di biforcazione, m. 2.49;

b) per l'allargamento in calotta m. 3.13; per la muratura in calotta m. 3.12; per l'escavo dello strozzo m. 3.25; per l'escavo dei piedritti m. 1.53; per la muratura dei piedritti m. 1.72.

><

Ci consta che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo è stata interessata dal R. Ispettorato Generale a sollecitare la presentazione del progetto per la costruzione delle nuove officine di riparazione dei veicoli nella stazione di Rivarolo Ligure.

Ci consta pure che la compilazione di un tale progetto è abbastanza bene avviata e che quindi potrà fra non molto essere sottoposto allo esame del Ministero.

><

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha esaminato un progetto fatto studiare dalla Società anonima dello Stabilimento metallurgico di Piombino per una ferrovia privata di 2ª categoria, della lunghezza di m. 11,832, per accedere alle proprie miniere carbonifere di Tatti e Montemassi. Il Consiglio Superiore ha ritenuto che il progetto preindicato sia meritevole della superiore approvazione; ma che per le disposizioni dell'art. 208 della legge sulle opere pubbliche non possa accordarsi la chiesta dichiarazione di pubblica utilità.

><

Sappiamo che il Comune di Recoaro, concessionario della ferrovia economica Valdagno-Recoaro non essendo riuscito a trovare chi si assumesse la costruzione e l'esercizio della linea, avendovi particolarmente declinato la Società della Tramvia Vicenza-Arzignano-Valdagno, contrariamente al già assunto impegno, ha presa una deliberazione colla quale dichiara:

1. di preferire alla linea Valdagno-Recoaro l'altra Recoaro-Torre, che va a congiungersi colla ferrovia economica Torre-Schio, destinando alla costruzione di questa il sussidio comunale di L. 4000 annue già votato a favore della linea Valdagno-Recoaro;

2. di autorizzare la Giunta a fare le occorrenti pratiche onde ottenere che la concessione ed il relativo sussidio governativo, come il sussidio della provincia, siano invece invertiti e destinati a favore della linea Recoaro-Torre.

><

Sappiamo che il Direttore dell'esercizio per la ferrovia Torino-Rivoli, quale rappresentante del nuovo ed attuale Concessionario, dopo aver presa cognizione delle varianti proposte dal Ministero dei lavori pubblici al regolamento tariffe per l'esercizio della linea, e dopo di averle discusse in contraddittorio col R. Ispettore ferroviario di Torino, ha presentato un nuovo regolamento, col quale vengono nella massima parte accettate le modificazioni proposte dal Ministero.

><

Ci consta che l'Ufficio di R. Ispettorato delle ferrovie in Torino ha esaminato il progetto di tronco ferroviario che, dipartendosi dalla ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, conduce ai gazometri della Città pel servizio di trasporto del carbone, e si è pronunziato per l'approvazione del progetto medesimo.

><

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie a Caltanissetta ha interessato il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate a provvedere alla nomina della Commissione tecnica che dovrà procedere alla visita di ricognizione dei due tronchi della ferrovia Messina-Patti Cerda, da Cefalù a Lascari e da Lascari al Fiume Torto, la cui apertura potrà aver luogo ai primi di aprile.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle dell'Adriatico e della Sicilia, ha sot-

toposto alla approvazione del R. Ispettorato delle ferrovie un progetto di modificazione alle tariffe vigenti, avente lo scopo di aggiungere alla voce già esistente nella nomenclatura: *ferro a T o doppio T per pavimenti ecc.*, quella di: *e simili ferri semplicemente sagomati e laminati.*

><

La Direzione generale delle Strade Ferrate dell'Adriatico, tanto in nome proprio, quanto in nome delle due Amministrazioni del Mediterraneo e della Sicilia, ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici, affinchè alle spedizioni a piccola velocità accelerata in corso di trasporto, nei casi d'interruzione di linee, venga applicata per le maggiori percorrenze che dovessero fare per effetto delle interruzioni stesse, la tassa speciale fissata per le merci a P. V. dal comma *c*) dell'art. 128 delle tariffe in vigore.

><

Sappiamo che è stata approvata dal Ministero la istituzione di una tariffa locale temporanea a piccola velocità accelerata, portante il N. 503, comune alle due reti Adriatica e Mediterranea, ed applicabile in via di esperimento e con effetto retroattivo dal 1° novembre 1886 e fino a tutto maggio p. v., ai trasporti a carro completo di agrumi provenienti da stazioni delle linee: Bagnara-Reggio Calabria-Cotrone-Metaponto-Taranto-Mesagne; Catanzaro Marina-Catanzaro Sala-Buffaloria-Cosenza-Napoli-Metaponto, Napoli-Foggia, Vasto-Otranto, Zollino-Gallipoli e Bari-Taranto, in destinazione di stazioni delle due reti Adriatica e Mediterranea, percorrenti almeno 500 chilometri o paganti per un tale percorso.

><

Altra tariffa locale approvata dal Ministero è quella portante il N. 226 P. V., comune alle due reti Adriatica e Mediterranea per i trasporti di mobilio nuovo non incassato, comprese le sedie, seggiole in legno, incassate, imballate o no in partenza dalle stazioni di Fiorenzuola, Lissone-Muggiò, Monza, Milano e Seregno percorrenti almeno 600 chilometri o paganti per tale percorso.

><

Il Ministero ha inoltre autorizzata l'aggiunta all'art. 76 delle tariffe vigenti, della voce: *pianoforti ed organi a cilindro montati sopra apposite carrettelle*, modificando in conseguenza l'articolo attuale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari. — *Materiale metallico.* Il 1° aprile p. v. presso l'Ispettorato generale delle strade ferrate in Roma avrà luogo l'incanto per l'appalto e deliberamento *definitivo* dei ferri minuti del primo tipo economico per l'armamento di diversi tronchi delle ferrovie complementari, e cioè:

1° Stecche corniere: quintali 12,808.72 per la somma di L. 356,082.42 soggetta a ribasso. Cauzione provvisoria L. 17,000; definitiva L. 35,600;

2° Piastre di fondo: quintali 9,520.07 per L. 272,274 soggetta a ribasso. Cauz. provv. L. 13,000; def. L. 27,000;

3° Chiavarde con rosette: quint. 2,439.78 per la somma di L. 88,076.06 soggetta a ribasso. Cauz. provv. L. 4,000; def. L. 8,800;

4° Arpioni: quint. 6,835.08 per L. 215,988.53 soggetta a ribasso. Cauz. provv. L. 10,000; def. L. 21.000.

Per le altre condizioni, vedi *Gazzetta Ufficiale* del 18 corrente.

Ferrovie dell'Adriatico. — La direzione generale della rete Adriatica ha presentato all'approvazione del Governo i seguenti progetti:

Costruzione di una passerella in ferro attraverso ai binari della stazione marittima di Venezia, L. 88,000.

Impianto di un nuovo binario tronco nella stazione di Bari, L. 8600.

Impianto di una cava di pietrisco presso la stazione di Narni, L. 47,400.

Costruzione di una tenda metallica sulla fronte interna del F. V. della stazione di Altopascio, L. 5400.

Riparazione dei danni arrecati al kil. 174 + 455, da Roma della linea Orte-Foligno-Falconara dalla piena del fiume Topino avvenuta il 10 dicembre 1886, L. 22,300.

Copertura per la rimessa locomotive della stazione di Zollino, L. 6200.

Ampliamento della stazione di Lancenigo linea Mestre-Cormons, L, 26,100.

Costruzione di una scogliera fra i kil. 78 + 650 e 78 + 900 della linea Foggia-Napoli, per difendere la ferrovia dalle corrosioni del torrente Miscano, L. 27,500.

Ricostruzione della scogliera al kil. 73 + 650 distrutta dalla piena del torrente Miscano nei giorni 6 e 7 gennaio 1887, L. 7240.

Riduzione di locale nell'antica rimessa locomotive della stazione di Terni, L. 8.00.

Impianto di un nuovo binario tronco di scarico per le merci di 5ª classe nella stazione di Crema, linea Treviglio-Cremona, L. 11,800.

Impianto del 2° binario fra la stazione di Firenze Santa Maria Novella e la galleria del Pellegrino, linea Orte-Chiusi-Terontola Firenze, L. 90,000.

Ferrovie Sarde. — Il 10 del corrente mese si tenne a Roma l'Assemblea generale degli azionisti della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde sotto la presidenza del consigliere delegato comm Epaminonda Segrè.

Erano presenti N. 31 azionisti rappresentanti N. 26,247 azioni con diritto a voti 772, per cui l'Assemblea venne dichiarata validamende costituita.

Sentita la lettura della relazione del Consiglio e del rapporto dei sindaci, l'Assemblea approvò all'unanimità il bilancio consuntivo del 1886 e il bilancio preventivo del 1887 astenendosi il Consiglio dalla votazione.

Intorno agli utili dell'esercizio 1886 in L. 1,318,974.41 l'Assemblea deliberò:

1° Di approvare il pagamento del 5 0|0, ossia L. 12 50 per ognuna delle 60,000 azioni di preferenza e delle 40,000 ordinarie, già eseguito per complessive L. 1,250,000;

2° Di assegnare al fondo di riserva statutario la parte corrispondente al 5 0|0 degli utili del 1886 in L. 65,348.86;

3° Di passare a conto nuovo le restanti L. 3625.55.

Procedutosi alla rinnovazione parziale del Consiglio di amministrazione vennero eletti pel biennio 1887-88:

A consiglieri effettivi i signori: John Young — Thomas Barnes — avvocato Carlo Mari.

Furono confermati a sindaci effettivi per l'anno 1887 i signori: avvocato Luigi Bonghi — cav. J. De Benedetti — Ferdinando Wallop; ed a sindaci supplenti i signori: cav. Stanislao Fadda — Adolfo Ramasso.

Riguardo alla parte straordinaria dell'ordine del giorno, che concerneva le modificazioni da apportarsi ai vigenti statuti della Compagnia per attuare l'ammortizzazione delle azioni sociali, non potendosi in questa Assemblea deliberare, per insufficienza di azioni depositate, si rinviò ogni deliberazione ad altra Assemblea convocata pel 2 aprile prossimo venturo.

Ferrovie complementari Sarde. — La Società italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto definitivo del 1° tronco Macomer-Silames, della ferrovia Macomer-Nuoro. La pendenza massima adottata risulta del 26.50 per mille; ed il raggio minimo delle curve scende fino a m. 80.

— La stessa Società ha già intrapresi i lavori della linea da Cagliari ad Isili, attaccandoli in cinque punti diversi con un sufficiente numero di operai, per quanto ri-

guarda il solo 1° tronco della linea stessa pel quale il progetto definitivo venne gia approvato dal Ministero. Essa ha però anche incominciati i lavori dei tronchi 2°, 3° e 4°, quantunque i relativi progetti non siano ancora definitivamente approvati, e ciò per poter dare un conveniente sviluppo ai lavori stessi nell'attuale stagione che si presta opportunissima; ed anche perchè è convinta che insignificanti potranno essere le modificazioni che eventualmenle potranno essere ordinate ai progetti sottoposti all'approvazione governativa.

Ferrovia Albano-Lovere-Corna. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ammesso in linea tecnica il progetto di massima della ferrovia Albano-Lovere-Corna, lasciando alla Commissione nominata per l'esame delle domande riguardanti la concessione dei 1000 chilometri di nuove ferrovie, contemplati dall'articolo 20 della legge 27 aprile 1885, di pronunciarsi sugli argomenti addotti dalla Deputazione Provinciale di Bergamo che chiede che la ferrovia in parola sia preferita a quella propugnata dalla provincia di Brescia, che da Iseo per Pisogne va a Corna, percorrendo la sinistra del Lago Iseo e del fiume Oglio.

Ferrovia Cremona-Borgo San Donnino. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato al Regio Ispettorato generale delle ferrovie il progetto definitivo per una ferrovia da Cremona a Borgo San Donnino, la quale fa parte delle linee classificate in 4ª categoria a senso dell'articolo 10 della legge 29 luglio 1879.

La lunghezza effettiva di questa linea risulta di metri 39,793.40, suddivisa in m. 35,500.71 (di rettilinei ed in m. 4,292.69 di tratti in curva con raggio minimo di m. 350 — La pendenza massima adottata non supera il 6 per mille.

Le opere d'arte progettate sono in numero di 180. Di queste 175 sono secondarie e consistono in ponticelli e sottovia di luce varia, compresa fra metri 0,80 e m. 8,00 — Le altre cinque sono opere principali, cioè: un ponte in muratura di m. 10; un ponte in ferro di m. 12; altro ponte in ferro di m. 30; un ponte obliquo a travata metallica di m. 17; allungamento per m. 12.23 di un ponte esistente.

Lungo la linea sono proposte tre stazioni e tre fermate, da servire le prime per i paesi di Castelvetro, Corte Maggiore a Busseto; le seconde per gli abitanti di S. Pietro, Besenzone Castel d'Arda e Castione.

Per mantenere la continuità delle strade ordinarie da attraversare colla ferrovia dovranno costruirsi N. 67 passaggi a livello; e per provvedere dell'occorrente alloggio il personale di sorveglianza della strada si costruiranno N. 28 case cantoniere doppie e N. 23 garette.

La spesa complessivamente preventivata pei lavori di costruzione della linea ammonta a L. 6,807,279.23.

È però da notare che in questa somma non è compreso l'importo preventivato per la costruzione del ponte a travate metalliche sul Po, da costruire per uso promiscuo della ferrovia predetta e della strada provinciale Piacenza-Cremona.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Martedì, 22, si adunerà nella Camera di Commercio il Comitato milanese presieduto dall'onorevole Robecchi e propugnante il traforo e la ferrovia del Sempione. E quanto prima avrà luogo altresì una conferenza del Comitato predetto coi delegati delle Camere di Commercio di Genova e Novara, interessate, al pari di Milano, all'impresa del Sempione.

Ferrovie Turco-Serbe. — La Convenzione speciale tra la Turchia e la Serbia che stabilisce i rapporti tra i due Stati, in seguito alla congiunzione delle ferrovie turco-serbe, è stata interamente approvata dal Consiglio dei ministri della Porta, dopo qualche modificazione apportata dal Consiglio di Stato e accettata dal governo serbo.

Si tratta dell'unione di Vranja alla linea da Salonicco a Uskub. Sul territorio ottomano, la linea d'Uskub-Vranja misura 84 chilometri e 600 metri e conterrà 8 stazioni; le nominiamo per indicare il tracciato della linea: Uskub, Hodjalar, Comanova, Tobanovce, Prechovo, Bukovatz, Bouganovce e Vranja.

La costruzione della linea non presentò serie difficoltà.

Il prolungamento da Vranja a Nisch, sul territorio serbo, è aperto ai viaggiatori e alle merci dal 1° settembre 1886 ed è attualmente esercito a rischio e pericolo della Compagnia delle ferrovie serbe, non volendo il governo dare nessuna garanzia prima che sia effettiva l'unione colla rete ottomana.

Abbiamo annunciato l'accordo dei due paesi, ma non è ancora fissata la data d'apertura della linea. Sarà questo un importante fatto politico ed economico; da tutti i grandi centri d'Europa si potrà andare in ferrovia al porto di Salonicco che diventerà uno dei principali scali di relazione coll'Oriente.

Quanto alla congiunzione verso Costantinopoli per Nisch, Pirot, Zaribrod, Sofia, Vakarel, Bellova e da di là, per la linea esistente, su Filippopoli e Andrinopoli, le circostanze non hanno permesso di spingere i lavori, in Bulgaria, con tutta l'attività desiderabile. Tuttavia i lavori di sterro della sezione Vakarel-Bellova sono ultimati, quelli della sezione Zaribrod-Sofia-Vakarel (113 chilometri) vennero molto ritardati.

Bisogna attendere la fine della crisi orientale prima di valutare, anche approssimativamente, l'epoca dell'apertura della seconda grande linea tra l'Europa centrale e la Turchia.

Stazione centrale di Francoforte sul Meno — Si costruisce attualmente a Francoforte sul Meno una stazione centrale che sarà una delle più belle della Germania, un monumento di primo ordine.

Da lungo tempo si constatava l'insufficienza delle differenti stazioni esistenti in questa città e i numerosi inconvenienti risultanti, per i viaggiatori di transito, di attraversare la città per portarsi da una stazione all'altra. Nei primi anni d'esercizio della rete delle ferrovie dell'Ovest, il movimento totale delle merci era annualmente di tonnellate 100,000; attualmente entrano e sortono a Francoforte circa 1,100 vagoni merci al giorno, contenenti 6,700 tonn., ciò che dà un transito annuale di 2,400,000 tonn. che corrisponde a un movimento 24 volte più grande di quello di una volta.

Nelle stazioni che la rete dell'Ovest possiede a Francoforte bisogna non solamente comporre i treni viaggiatori che fanno servizio su sei linee principali e i treni delle merci dirette in quattro direzioni differenti, ma bisogna ancora far posto a molti altri treni di viaggiatori e di merci. Queste stazioni avevano una lunghezza di 500 metri e una larghezza variante da 250 a 500 metri, ciò che rappresentava una superficie media di 155,000 m. q. I binarî si trovavano completamente circoscritti da tre contrade intieramente fabbricate: era impossibile ingrandire le installazioni esistenti; si giudicò dunque preferibile di costruirne una completamente nuova, centrale.

Un'altra questione era posta. Questa stazione centrale doveva essa essere una stazione di passaggio o una stazione termine? Si decise per la seconda soluzione, perchè le stazioni esistenti essendo in direzioni quasi rettangolari, si sarebbe stati costretti a costruire delle opere provvisorie molto costose per servire di congiunzione durante l'esecuzione dei lavori.

Il programma generale che era stato adottato comprendeva una separazione completa dei fabbricati pei viaggiatori da quelli per le merci.

Il progetto adottato comprende la costruzione di una stazione centrale per i viaggiatori e di due stazioni distinte per le merci, con rimesse di deposito ed officine di riparazione. Si impose l'obbligo di non fare nessun passaggio a livello per la traversata delle contrade e delle strade nel recinto della città, ciò che ha condotto a stabilire la ferrovia al disopra del livello di queste vie ed a fare, per conseguenza, dei lavori considerevoli.

La stazione dei viaggiatori è stata costrutta in una

parte della città dove i terreni hanno ancora dei prezzi inferiori a quelli sui quali sono situate le stazioni attuali, ciò che permetterà di realizzare un certo benefizio colla vendita delle superfici occupate da queste ultime. Il fabbricato principale della nuova stazione comprende le sale di partenza e una tettoia coperta a vetri larga 168 metri e lunga 186, divisa in tre campate larghe 56 metri caduna. Il tetto che è leggermente centinato, nella sommità misura m. 28,50 d'altezza. La tettoia contiene in tutto 18 binarî, ripartiti in 6 gruppi di 3. Siccome i binarî sono a una piccola altezza sul livello delle contrade, si potè stabilire il pavimento delle sale d'aspetto al medesimo livello delle rotaie e sopprimere così i gradini. I marciapiedi che separano i 6 gruppi di binarî già menzionati comunicano con un marciapiedi principale, pel quale sortono i viaggiatori in arrivo.

Il corpo del fabbricato che forma facciata e contiene le sale d'aspetto ha una lunghezza di 220 metri.

Il corpo principale della stazione come pure i fabbricati dell'amministrazione sono riscaldati a vapore; questo vapore è fornito da una caldaia posta a fianco dei fabbricati della Direzione. I tubi pel vapore sono chiusi in un condotto in legno. Nell'intervallo disponibile tra le pareti esterne dei tubi pel vapore e le pareti interne del condotto di legno, circola l'aria fredda necessaria per la ventilazione degli ambienti; questa circolazione si fa mediante l'azione di un ventilatore.

La stazione è molto ben illuminata, prima con larghe finestre, poi dalla copertura in vetro della grande tettoia.

Tutte queste costruzioni furono fatte con materiali incombustibili; si è completamente proscritto l'impiego del legno. La volta del vestibolo è in travi di ferro ad arco; quella delle sale d'aspetto ha la forma di un trapezio lungo, costituito da travi in ferro. I corridoi, i lavatoi per uomini e le parti isolate del fabbricato principale sono coperte con volte in pietra. I muri di facciata sono costrutti in pietre da taglio; i muri interni sono pure in pietra. Questa stazione, che venne cominciata nel 1883 e che sarà aperta all'esercizio nel corrente anno 1887, costerà 33 milioni di marchi.

Notizie diverse

Personale tecnico ferroviario. — È stata nominata la Commissione esaminatrice pel concorso ai posti d'ispettore allievo nel personale tecnico del R. Ispettorato delle ferrovie; essa è così composta:

Bonasi comm. Adeodato, deputato al Parlamento, consigliere di Stato, *presidente*.

Pisati D. Giuseppe, professore nella Regia Scuola di applicazione per gli ingegneri in Roma.

Borgnini comm. Giovanni, ispettore nel Genio civile.

Bussi comm. Gabriele, ispettore superiore delle strade errate.

Saccardo cav. Marco, ispettore capo delle strade ferrate.

Zacchi cav. Pietro, ispettore delle strade ferrate, *segretario*.

Disastro ferroviario in America. — I disastri in America si succedono spaventosamente a brevi intervalli. Dopo quello assai grave del 5 febbraio u. s. di Wite-Rivier, riferito nel *Monitore* del 19 dello stesso mese, un altro non meno terribile, annunciato da un telegramma Stefani, occorse sulla linea ferroviaria Boston-Providenza, la mattina di lunedì, 14 marzo corrente.

Un treno composto di sette carri, tutti pieni di lavoratori, partì da Dedham per Boston. Mentre il treno passava sopra un ponte alla distanza di un miglio da un sobborgo di Boston, il ponte si spezzò o per la difettosa struttura o per qualche accidente improvviso, non si sa bene. Pare che la ruota di un vagone si sia rotta e che il colpo del vagone abbia prodotto la rottura. Fatto sta che si fece un'apertura per la quale precipitarono quattro carri da un'altezza di 50 piedi, circa 16 o 17 metri. Il primo vagone che precipitò era un vagone a fumare, e si capovolse; dietro a quello altri tre che gli caddero sopra fracassandosi e andando in frantumi. Tutti i passeggieri del primo carro rimasero o morti o feriti gravemente. Mentre si procedeva all'operazione di estrarre i disgraziati dai vagoni caduti, qualcuno si ricordò che nell'ultimo accidente ferroviario sul fiume Bianco i vagoni avevano preso fuoco. Perciò si chiamò e corse prontamente una pompa che messa subito in opera impedì che i vagoni spezzati s'incendiassero.

In questo disgraziato accidente, 32 persone hanno lasciato la vita, 40 sono rimaste gravemente ferite, e alcune mortalmente. Dei morti 27 furono identificati, 5 sono sconosciuti. Alcuni ebbero mozzo il capo. — Il ponte spezzatosi era costrutto di recente.

I canali come mezzo di trasporto. — Ultimamente il giornale *Engineer* ha pubblicato un importante studio sui canali inglesi; ne diamo qui sotto un cenno. All'epoca nostra, dice l'autore di questo studio, il produttore inglese trovando all'estero numerosi concorrenti, importa ridurre al minimo le spese di trasporto, e siccome le ferrovie sono obbligate a stabilire delle tasse elevate a causa dell'enorme capitale assorbito dalla loro costruzione, bisogna ricorrere ai canali, che sono le strade economiche per eccellenza.

Presentemente nel Regno Unito vi sono 3,931 miglia di canali navigabili, e di questi 927 migl a appartengono ad associazioni pubbliche, 1,445 a compagnie indipendenti e 1,333 miglia sono garantite da compagnie ferroviarie. La Compagnia della Strada ferrata del *London* e *North-Western* è quella che possiede la maggior parte dei canali; essa ne ha 8 differenti, lunghi complessivamente 488 1|2 miglia; i due più importanti, avuto riguardo alla loro lunghezza ed i luoghi per cui passano, sono: il canale di Birmingham, lungo 169 miglia, e il canale di Shopshire-Union, lungo 203 miglia.

Questi canali traversano dei paesi molto industriali.

Il primo può dare passaggio a navigli di m. 21,6 per m. 2,10 e il secondo ammette dei battelli di 24 metri di lunghezza per m. 4,50 di larghezza.

Il *Midland-Railway* non possiede che i canali Ashby, della Fouche e Oakham; quest'ultimo venne ora trasformato in ferrovia.

Il *Great-Western-Railway* possiede 257 1|2 miglia di canali; i due principali sono: il canale Kennet e Avon, lungo 85 miglia, e il canale Monmonthshire-Breckon e Abergavenny, lungo 54 miglia.

Considerando le loro dimensioni, i canali inglesi si possono classificare così:

Il canale Severn può ammettere navi lunghe m. 81 e larghe m. 10,5;

Il canale Aire e Calder navi lunghe m. 63,6 e larghe m. 6,6;

Il canale Gloucester e Birmingham navi lunghe m. 48,9 e larghe m. 8,7;

Il canale Konnet e Avon navi lunghe m. 36 e larghe m. 5,4.

La compagnia del *Great-Western-Railway* ha convertite in ferrovia il canale Hereford e Gloucester, che era lungo 34 miglia, probabilmente perchè i trasporti erano insignificanti.

La compagnia di *Manchester-Sheffield-Lincolnshire* possiede alcuni canali importanti, specialmente quello di Chesterfield, che è lungo 46 miglia, e quello di Dunn, lungo 39 miglia.

La lunghezza totale dei canali appartenenti a questa Compagnia è di 108 1|2 miglia.

La compagnia del *Great-Northern* ne possiede 104 1|2 miglia; i suoi canali principali sono quelli di Grantham, lungo 33 1|2 miglia, e quello di Witham, lungo 31 miglia. A dir vero, la maggior parte dei canali appartenenti alle compagnie ferroviarie hanno un traffico molto limitato, poichè il pubblico non approfitta generalmente di questo mezzo di trasporto.

Quanto ai canali che appartengono alle compagnie particolari, la loro lunghezza totale è di 2,372 miglia in Inghilterra e nel paese di Galles. Tutti i centri industriali di qualche importanza sono serviti da canali. Solamente l'insieme di questi canali non costituisce una rete che per-

metta di stabilire delle comode relazioni tra i paesi di produzione e quelli di consumazione, e infine essi hanno delle dimensioni molto differenti, dimodochè dei battelli che circolano su alcuni di essi, non possono essere ammessi in altri. Aggiungiamo che questi canali avrebbero bisogno di riparazioni. Quanto ai tracciati, essi sono lungi dal rispondere alle esigenze di un servizio facile e rapido.

Così l'autore di questo articolo, che noi riproduciamo, fa rimarcare che vi sono tre strade distinte per andare da Londra a Liverpool, ma tutte e tre così complicate, da essere in realtà impraticabili.

La prima si distacca da Regent's-Canal; comprende il Grand-Junction, i canali Oxford, Warwick e Napton, Warwick e Birmingham, Birmingham, Staffordshire e Worcestershire, Shrospthire-Union (lunghezza 235.75 miglia) e termina con 10 miglia di navigazione sulla Mersey, il che fa in tutto 245.75 miglia.

La seconda segue il Tamigi per 20 miglia, il canale Grand-Junction per 94 miglia, l'Oxford-Canal per 24 miglia, il canale Coventry per 27 miglia; da di là per i canali di Birmingham, North-Staffordshire e Duke of Bridgewater si porta fino a 15 miglia da Liverpool sulla Mersey; totale 236.75 miglia.

La terza strada, infine, ancor più lunga, segue la precedente per 114 miglia e mette capo sulla Mersey al medesimo punto di essa.

Siccome le compagnie ferroviarie possiedono una parte più o meno grande di ciascuna di queste tre strade, sarebbe loro possibile, se volessero, intercettarle.

L'autore cita ancora altri esempi e conchiude dicendo: La Francia e le altre potenze continentali fanno in questo momento delle spese importanti per crearsi delle complete reti di canali, sperando in tal modo di arrivare ad abbassare considerevolmente i prezzi di trasporto.

Però in America l'opinione è diversa; da qualche anno un buon numero di canali è stato abbandonato perchè non davano benefizi. Non ostante il 100 per 100 di differenza tra i prezzi di trasporto pei canali e quelli per le ferrovie, si dà la preferenza a queste ultime, e ciò pel fatto che si vuole prima di tutto che le merci arrivino il più presto possibile. I commercianti fanno generalmente poco caso del sistema di trasporto per acqua.

Però, siccome il trasporto pei canali costa un po' meno del quarto del trasporto per ferrovia per il medesimo volume di merci, è razionale di utilizzare i canali pel trasporto delle merci pesanti e che occupano molto spazio, come i carboni ed i minerali.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 19 marzo 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 772,50
» »	Mediterranee		» 576,50
» »	Sicule		» 600
» »	Sarde (preferenza)		» 297,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 400
» »	Gottardo		» —
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 547,50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» —
» »	Monte Cenere		» —
» »	Novara-Seregno		» 257,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 317,50
» »	»	2ª emiss.	» 312,50
» »	Centrale Toscana		» 527,50
» »	Meridionali		» 331,50
» »	Sarde, serie *A*		» 328,50
» »	» serie *B*		» 324,50
» »	» 1879		» 329,50
» »	Pontebba		» 478
» »	Nord-Milano		» 277,50
» »	Meridionali Austriache		» 319,50

CONVOCAZIONI

Società per le Ferrovie Napoletane. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 31 marzo corr., presso la sede della Società in Roma.

Società per le Ferrovie dell'Appennino Centrale. — Assemblea generale degli azionisti pel 31 marzo corr., presso la sede della Società in Roma.

Società per le Ferrovie del Ticino. — Assemblea generale degli azionisti pel 31 marzo corr., presso la sede della Società in Roma.

Società della Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani. — Gli azionisti sono convocati in seconda assemblea pel 25 marzo corr., stante la diserzione di quella indetta pel 24.

Società Ferrovie Economiche e Tramvie della Brianza. — Assemblea generale ordinaria pel 25 marzo corr., in Milano (Palazzo della Camera di Commercio) per trattare anche della Convenzione colla Società Anonima pel tramway Monza-Casatenovo-Monticello-Bazzanò, relativa all'assunzione dell'esercizio da parte di quest'ultimo della costruenda linea Arcore-Lecco; proposte finanziarie per la costruzione della linea Arcore-Lecco.

Società Nazionale delle officine di Savigliano. — Per il 16 aprile è convocata l'assemblea generale ordinaria degli azionisti nell'ufficio della Società, in Torino.

Società Italiana dei Lavori Pubblici. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti pel 22 marzo corr., nella sala della Borsa in Torino.

Società Anonima delle Ferrovie Nord Milano. — Assemblea generale ordinaria pel 31 marzo nei locali della Società, in Milano.

PAGAMENTI

Società Anonima della Strada ferrata da Mortara a Vigevano. — A partire dal 21 marzo corr., si effettuerà il pagamento di L. 11,25 caduna azione sociale in acconto del dividendo 1887.

LIQUIDAZIONI

Società Generale per le Ferrovie Complementari. — L'assemblea generale degli azionisti, tenuta in Roma il 2 febbraio 1887, ha deliberato la messa in liquidazione della Società, ed ha nominato tre liquidatori, ai quali ha conferito tutte le facoltà di cui all'articolo 203 del Codice di commercio e tutti quegli altri maggiori poteri che occorressero per fare quanto stimeranno opportuno nell'interesse della liquidazione.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura della provincia di Torino (22 marzo, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edifizio ad uso degli Istituti di fisiologia, patologia generale e materia medica della Regia Università di Torino, per lire 600,000, provvisoriamente deliberato col ribasso del 17,50 0[0.

Regia prefettura della provincia di Padova (24 marzo, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto del lavoro di rialzo, ed ingrosso di un tronco di banca a presidio dell'argine sinistro d'Adige fra gli stanti 60 e 64, nella località Drizzagno Fontecchian — Volta Don Mauro — Drizzagno Pisani nella sezione IIª del circondario idraulico di Este, sull'estesa di metri 599.60 misurata lungo il ciglio del nuovo rilevato, colla demolizione delle fabbriche esistenti nella sede del lavoro. Importo L. 34,100 (?). Cauzione provvisoria L. 1000; definitiva il decimo. Deposito per spese L. 550. Lavoro compiuto in 80 giorni. Deliberamento anche con un sol concorrente.

Municipio di Roma (24 marzo, ore 11 antim., fatali). — Appalto di una nuova serie di lavori di fognatura nei quartieri ai Prati di Castello, a compimento di quella già eseguita nella zona compresa fra il Lungo Tevere e le vie Terenzio e Fabio Massimo, provvisoriamente deliberato col ribasso del 28 0[0 su L. 400,000.

Prefettura della provincia di Aquila (25 marzo, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di due varianti alla strada Nazionale n. 47, dalla stazione ferroviaria di Sassa-Tornimparte alla Porta Romana di Antrodoco; la prima tra i ponticelli n. 50 e 52, della lunghezza di metri 436.79; e la seconda tra i ponticelli 53 e 55, della lunghezza di metri 377.19. (V. N. 8 del *Monitore*).

Municipio di Sorrento (26 marzo, ore 11 antim., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere necessarie per la costruzione di una scogliera alla Marina Piccola di questo Comune a partire dal Moletto della Dogana per la distesa di metri 180, e di un Canale di deviazione del torrente che presentemente sbocca nel seno di mare da cingersi con la scogliera, per la presunta somma di L. 143,324.16. Lavori compiuti entro il mese di settembre 1888. Cauzione provvisoria L. 8000; definitiva L. 8000. Deposito per spese L. 2000. Fatali a giorni 15. Deliberamento anche con un sol concorrente.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Verona (26 marzo, ore 10 antim., definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla quinquennale fornitura del sasso calcare e manutenzione delle opere di Verde lungo l'Adige Veronese, ecc. provvisoriamente deliberato col ribasso del 10,50 0[0 su L. 55,775 a cui l'importo era stato ridotto (V. N. 7 del *Monitore*).

Città di Chiavari (28 marzo, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di tre pennelli (scogliere) a bonificamento della spiaggia marittima. Importo L. 167,900. Deposito L. 15,000. Fatali 2 aprile, ore 12 meridiane.

Amministrazione Provinciale dell'Umbria (28 marzo, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto della costruzione della strada di Valfabbrica dalla curva presso il secondo fosso Casella a Casa Castalda, lunga metri 2,667.98. Importo L. 68,662.92, delle quali L. 31,526.08 a corpo e L. 37,136,84 a misura. Cauzione provvisoria L. 2.500; definitiva L. 6,800. Lavori compiuti in 20 mesi. Fatali 12 aprile, ore 12 meridiane.

Municipio di Frascati (28 marzo, ore 10 antim., definitiva). — Appalto per la costruzione di una strada pensile di circonvallazione fra l'Ospedale e Piazza Spinetta, provvisoriamente deliberato col ribasso del 10.60 0[0 sulla somma di L. 389,723.87 (V. N. 7 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale dell'Umbria (28 marzo, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori per la correzione delle salite di Magione della strada Perugia-Cortona, portanti la spesa complessiva di L. 190,035.89, cioè di L. 86,670.16 (lire 55,740.18 a corpo e L. 30,929.98 a misura) pel primo tratto, lungo metri 3104,38 dall'incontro della Magione Chiusi all'edicola di Monte Colognola, e di L. 103,365.73 (lire 59,026.14 a corpo e L. 44,339.59 a misura) pel secondo tratto, lungo metri 2,720.70 dall'edicola sopraddetta a dopo il fosso S. Agnese.

Cauzione provvisoria L. 4000; definitiva 19,000. Lavori compiuti: pel primo tratto entro il termine non maggiore di mesi ventiquattro; pel secondo tratto entro quello di mesi quarantotto, Fatali 12 aprile, ore 12 meridiane.

Comune di Vico Garganico (30 marzo, ore 9 ant., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto della costruzione del nuovo Cimitero. Importo L. 110,114.34. Aggiudicazione anche con un sol offerente. Fatali a giorni 16. (V. N. 8 *Monitore*).

Municipio di Tolentino (31 marzo, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione della strada di accesso alla stazione ferroviaria e pel suo coordinamento con quella di circonvallazione tanto verso il piazzale S. Catervo che verso Porta Nuova. Importo L. 25,138.96. Fatali 16 aprile, ore 12 meridiane. Cauzione provvisoria L. 500; definitiva L. 2000. Lavoro compiuto in 6 mesi.

Ministero del L. P. e Prefettura di Potenza (31 marzo, ore 10 ant. 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del terzo tronco della variante al quarto tratto Latronico-Maredacqua della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra l'origine della comunale obbligatoria di Episcopia ed il quarto ponticello di Maredacqua, della lunghezza di metri 5,952.72. Importo L. 423,000. Lavori compiuti in 3 anni. Cauzione provvisoria L. 20,000; definitiva il decimo. Fatali a 15 giorni.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Rovigo (2 aprile, ore 10 ant.. unica e definitiva). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla difesa frontale e ripristino di scarpa subacquee a destra del Po di Venezia, nella località Froldo Presa, in Comune di Taglio di Po, per l'estesa di metri 1,052, per la presunta somma di lire 106,130. Lavori compiuti in 90 giorni. Cauzione provvisoria L. 10,000; definitiva il decimo. Aggiudicazione anche nel caso di un solo concorrente.

Regia prefettura di Rovigo (2 aprile, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione della 1ª). — Appalto della quinquennale manutenzione e rimonta a mezzo di sasso trachitico Euganeo delle scogliere che presidiano le opere di verde e il piede dell'argine destro d'Adige nella sezione 1ª nei comuni di Villa d'Adige, Badia. Lendinara e Lusia. Canone annuo L. 11,428 (V. N. 8 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipart. Marittimo (4 aprile, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Appalto della costruzione e fornitura di tubi di rame e oggetti di bronzo e di ferro greggi e lavori per l'importo di L. 250,000. Deposito L. 25,000. Saranno ammessi a fare partito all'asta soltanto i proprietari ed i rappresentanti legalmente riconosciuti di stabilimenti nazionali meccanici non solo atti alla fabbricazione di tubi di rame e degli oggetti di bronzo e di ferro ai quali si riferisce l'impresa, ma capaci altresì, per mezzo di lavoro e per personale, di poter fornire almeno quattro tonnellate al mese dei detti tubi di propria fabbricazione. Le offerte all'asta potranno anche essere presentate al Ministero della Marina o ad una delle direzioni delle Costruzioni navali del 2° e 3° Dipartimento marittimo (Napoli e Venezia).

Città di Voghera (4 aprile, ore 2 pom., unica e definitiva). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 293,264.40. Cauzione definitiva L. 40,000.

Direzione del Genio militare di Alessandria (13 aprile, ore 11 antim, unica e definitiva). — Appalto dei lavori di complemento della nuova caserma per un reggimento di fanteria nella piazza di Novi Ligure. Importo L. 700,000. Lavori compiuti in giorni 650. Deposito L. 70,000. Offerta a tutte le direzioni territoriali.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera delle Porte metalliche e dei ponti a bilico delle fortificazioni di Sassello per conto dell' On. Impresa Costruttrice Queirolo.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Milano. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° maggio 1887 al 30 aprile 1896) dei Navigli di Paderno e della Martesana, comprese le opere lungo l'Adda da Olginate a Groppello e la fossa interna di Milano, nell'asta del 12 marzo venne al Ministero definitivamente aggiudicato al sig. Rizzi col ribasso del 20,89 0[0 su L. 52,510 annue (V. N. 10 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Bologna. — L'appalto per la costruzione di un fabbricato per uso ufficio e servizi accessori della Direzione del laboratorio pirotecnico in Bologna, nell'asta del 5 marzo fu aggiudicato al sig. Masi Cesare, domiciliato a Bologna, per la somma di L. 58,650 (V. N. 8 del *Monitore*).

Prefettura di Cagliari. — L'appalto per la costruzione di un ponte a sei arcate di m. 6 cadauna, sul torrente Tintinnau, lungo il secondo tronco della strada Nazionale n. 75 Cagliari-Terranuova, compreso fra Muravera e Tortolì nell'asta del 4 marzo fu aggiudicato al sig. Pritzn Efisio Luigi, domiciliato a Selargius, per la somma di L. 38,267.25 (V. N. 2 e 8 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare in Messina. — L'appalto delle opere occorrenti a completare l'ingrandimento dell'ospedale militare della Maddalena in Messina nell'asta del 2 marzo fu aggiudicato al sig. Celesti Giuseppe, domiciliato a Messina, per la somma di L. 67,132.20. (V. N. 7 del *Monitore*).

Municipio di Napoli. — L'appalto per le nuove costruzioni negli ex-conventi dei Sacri Cuori a S. Giovanni a Carbonara, nell'asta dell'8 marzo a Napoli, fu aggiudicato al sig. Vincenzo Vora, col ribasso del 28,95 0[0 su L. 126,153.42.

Deputazione provinciale di Perugia. — L'appalto per la costruzione del tratto della strada Valfabbrica, nell'asta dell'8 marzo fu aggiudicato al sig. Guardabassi Giambattista, domiciliato a Umbertide, per la somma di L. 67,729.05.

Municipio di Thiene. — L'appalto per la costruzione della scuola, nell'asta a Thiene fu aggiudicato al sig. Bonin Luigi, domiciliato a Vicenza, per L. 69,905. (V. N. 7 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni navali del dipartimento marittimo di Spezia. — L'appalto per la fornitura di 2 caldaie cilindriche a due forni per macchine di prosciugamento dei bacini nell'asta del 26 febbraio fu aggiudicato alla Società Veneta di costruzioni meccaniche di Venezia per la somma di L. 18,805.68.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dal 1° al 10 marzo 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027		4006			
» secondaria	423	4450	259	4265	185	—
Media in esercizio		4403		4210	193	—
Viaggiatori	1.270.002 49		1.218.459 53		51.542 96	—
Bagagli e Cani	81.671 52		59.247 93		22.423 59	—
Merci a G. e P. V. accelerata	281.173 06		255.413 65		25.759 41	—
Merci a P. V.	1.625.851 10		1.468.777 11		157 073 99	—
TOTALE	3.258.698 17		3.001.898 22		256.799 95	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 10 marzo 1887.*

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	29.556.595 85	28.498.286 93	1.058.308 92	—
Bagagli e Cani	1.428.925 18	1 362.953 62	65.971 56	—
Merci a G. e P. V. accelerata	7.302.089 50	7.059.643 31	242.446 19	—
Merci a P. V.	37.397.721 16	36.082.194 48	1.315.526 68	—
TOTALE	75.685.331 69	73.003.078 34	2.682.253 35	—

Prodotto per chilometro.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
della decade	732 29	703 84	28 45	—
riassuntivo	17.189 49	17.340 40	—	150 91

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Gennaio 1887.

			G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil.	12	10.552 75	330 90	10.888 65
Torino-Lanzo	»	32	25.259 05	7.029 25	32.288 30
Settimo-Rivarolo	»	23	9.207 50	9.049 10	18.256 60
Santhià-Biella	»	30	19.804 88	17.805 90	37.610 78
Fossano-Mondovì	»	24	3.819 50	1.320 25	5.139 75
Sassi-Superga	»	3	48 25	—	48 25
TOTALE			68.691 93	35.535 40	104.227 33

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 1° al 10 Marzo 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	3.629 25	13.612 35	1.271 20	3.240 95	1.608 70	3.030 90 [?]	1.167 90	3.303 65	5.174 75	1.414 20	592 10
Bagagli	48 70	275 70	59 15	27 95	10 65	80 85	4 90	9 50	31 50	20 60	12 05
Merci Gr. Velocità	319 70	1.083 30	141 35	265 55	168 85	285 60	28 60	33 95	185 85	72 05	—
Id. Picc. Vel. Acc.	18 50	1.795 35	—	4 90	—	37 45	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	3 628 55	3.364 55	1.042 15	4.806 30	1.836 65	2.197 80	473 40	283 75	524 60	291 05	—
TOTALI	7.644 70	20.131 25	2.513 85	8.345 65	3.624 85	5.632 60	1.674 80	3.630 85	5.866 70 [?]	1.797 90	604 15

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 21 al 28 Febbraio 1887 *(prodotto approssimativo).*

ANNO	VIAGGIATORI	BAGAGLI E CANI	G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	INTROITI DIVERSI	TOTALE
1887	72.725 28	1.355 42	1.725 34	72.699 99	2.078 12	150.584 15
1886	74.948 40	1.877 35	6.374 35	99.669 08	1.925 52	184.794 70
Differenze	— 2.223 12	— 521 93	— 4 649 01	— 26.969 09	+ 152 60	— 34.210 55
	Dal 1° Luglio 1886 al 28 Febbraio 1887.					
1886-87	2.710.771 07	57.913 62	280.851 24	2.648.882 43	51.589 20	5.750.007 56
1885-86	2.297.374 75	50.848 98	251.276 41	2.619.486 59	50.481 09	5.269.467 82
Differenze	+ 413.396 32	+ 7.064 64	+ 29.574 83	+ 29.395 84	+ 1.108 11	+ 480.539 74

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

6ª Decade — Dal 21 al 28 febbraio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	825.173 23	41.551 34	198.479 71	935.649 82	21.139 20	2.021.993 30	4.006 00	504 74
1886	763.916 74	40.992 43	195.269 91	989.848 97	16.364 46	2.006.392 51	4.006 00	500 85
Differenze nel 1887	+ 61.256 49	+ 558 91	+ 3.209 80	— 54.199 15	+ 4.774 74	+ 15.600 79	»	+ 3 89
				PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1887	4.488.624 58	207.577 21	1.660.503 23	6.830.258 06	184.209 99	13.371.173 07	4.006 00	3.337 79
1886	4.060.244 17	191.509 51	1.320.210 63	6.623.991 96	213.483 88	12.409.440 15	4.006 00	3.097 71
Differenze nel 1887	+ 428.380 41	+ 16.067 70	+ 340.292 60	+ 206.266 10	— 29.273 89	+ 961.732 92	»	+ 240 08
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	26.242 70	652 20	4.075 50	22.264 40	890 30	54.125 10	704 00	76 88
1886	13.351 30	222 21	1.069 71	5.199 60	504 03	20.346 85	422 00	48 22
Differenze nel 1887	+ 12.891 40	+ 429 99	+ 3.005 79	+ 17.064 80	+ 386 27	+ 33.778 25	+ 282 00	+ 28 66
				PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1887	156.808 39	3.387 77	18.550 95	92.615 15	4.906 52	276.268 78	701 65	393 74
1886	96.073 70	1.602 74	7.598 02	41.077 04	3.446 38	149.797 88	422 00	354 97
Differenze nel 1887	+ 60.734 69	+ 1.785 03	+ 10.952 93	+ 51.538 11	+ 1.460 14	+ 126.470 90	+ 279 65	+ 38 77

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	1886	*Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1º gennaio 1887	1886	*Differenze* nel 1887
Viaggiatori	1.417 65	1.365 80	+ 51 85	8.378 75	7.922 00	+ 456 75
Merci	542 87	479 42	+ 63 45	3.867 77	3.690 75	+ 177 02
Introiti diversi	96 00	»	+ 96 00	641 55	»	+ 641 55
Totali	2.056 52	1.845 22	+ 211 30	12.888 07	11.612 75	+ 1.275 32

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX — Sabato, 26 Marzo 1887 — NUM. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SULLE CONDIZIONI GEOLOGICHE DEI TERRENI ATTRAVERSATI
dalla Galleria Succursale dei Giovi

Compiendo la promessa fatta in un precedente numero, pubblichiamo la Relazione del cav. dott. Martino Baretti, professore di geologia alla R. Università di Torino, direttore del R. Museo di geologia in Torino, ecc., ecc.

Richiesto di un esame della natura e dello assetto presentati dalle roccie interessate dalla Galleria succursale dei Giovi, fra Ronco Scrivia e Ponterosso, in ordine al grado di relativa stabilità di esse lungo il percorso della Galleria, procedetti ad una esplorazione minuta dei terreni in questione, tanto esternamente sull'asse, quanto internamente nella Galleria.

Ecco il risultato delle mie ricerche.

La Galleria succursale dei Giovi, del percorso di 8298 metri, tra Ronco in Val di Scrivia e Ponterosso in Val di Polcevera, è completamente aperta nei terreni rispondenti geologicamente all'*Eocene superiore* col *facies* alpino, o *Flysch*, al *liguriano* e *modenese* delle classificazioni di Mayer e Pareto. Questa formazione nel passaggio dalla Val di Scrivia a quella di Polcevera e rappresentata da forme petrografiche diverse, che esaminerò in seguito, con un andamento stratigrafico generale, segnato da una direzione presso a poco *SN* da Ponterosso a Busalla, ed inclinazione variabile tra 15 e 35 gradi ad *E*. La direzione muta poco alla volta fino a quella di *SE-NO* da Busalla a Ronco Scrivia, con inclinazione a *NE*. Le deviazioni però dal generale andamento stratigrafico sono estremamente frequenti per compressioni, arricciamenti, spostamenti, in ispecie verso sud; la regolarità di andamento stratigrafico, ben piccola tra Ponterosso e Busalla, si accentua maggiormente da Busalla a Ronco Scrivia. Ora è a notarsi subito come, indipendentemente dalla natura delle roccie, per il tratto di circa cinque chilometri e mezzo, tra Ponterosso e Borgo Fornari, l'asse della Galleria si trova parallelo alla direzione degli strati, mentre che pel restante verso nord essa Galleria piegando gradatamente verso est o piegando gli strati nella loro direzione gradatamente verso ovest, l'asse della Galleria viene ad incontrare sempre più presso alla normale le masse stratificate; sotto tale punto di vista, in tesi generale, le condizioni di stabilità vanno via aumentando da sud a nord.

Le roccie poi da sud a nord, dalle inferiori alle superiori cioè, si presentano in questa successione:

1° Schisti argillosi grigio-plumbei dall'imbocco sud sino a 1200 metri;

2° Schisti argillosi grigio-plumbei con rare intercalazioni di strati spezzati di calcare grigio semicristallino arenaceo, dai 1200 ai 3000 metri circa, presso al pozzo N. 2;

3° Schisti argillosi grigio-plumbei con intercalazioni di strati continui di calcare grigio semicristallino arenaceo con potenze di $0^m,10$ a $0^m,50$, dai 3000 ai 6000 metri;

4° Calcari grigi semicristallini arenacei di crescente finezza nella grana, in istrati da $0^m,20$ a $0^m,70$, intercalati a più radi e sottili straterelli di schisti argillosi grigio-plumbei dai 6000 ai 7000 metri;

5° Calcari grigi a grana meno cristallina, più vicini nell'aspetto, al *calcare alberese*, arenacei ancora, in istrati regolari con rare e sottili intercalazioni di schisti argillosi grigio-plumbei, dai 7000 metri allo imbocco nord.

Più a nord, cioè verso Isola del Cantone, il calcare assume l'assoluta dominanza, si fa più compatto, a grana più fina, tanto da prendere l'aspetto del vero *calcare a fucoidi*, come si verifica alla cava dei massi per costruzione, superiormente allo imbocco sud della Galleria di Villavecchia, a nord di Ronco Scrivia.

Abbiamo quindi da sud a nord un graduale sostituirsi

del calcare agli schisti argillosi, ciò che porta ancora ad una relativa maggiore stabilità per la parte nord nella formazione rocciosa, essenzialmente calcarea, in confronto a quella della formazione rocciosa meridionale, essenzialmente argilloschistosa.

Esaminando poi più specialmente il modo di presentarsi delle roccie nei vari tratti della Galleria, noi troviamo che nel tratto dall'imbocco sud fino all'anello 110, cioè fino ai 1200 metri circa, gli schisti argillosi mantengono una direzione parallela, o quasi, all'asse della Galleria, con una inclinazione ad est da 20° a 35°; sono tagliati normalmente al piano di stratificazione da vene di quarzo e calcite, per riempimento di fratture verificatesi, ed alla distanza variabile tra 0m,10 e 0m90; altri sistemi di vene incrociano il primo, ma meno importanti; cionullameno i disturbi non sono gran che accentuati.

Nel tratto però dai 1200 metri circa ai 1600 gli schisti subirono un lavoro di sminuzzamento veramente eccezionale; la massa compressa ripetutamente in varie direzioni subì un intimo frazionamento, gli schisti si ridussero in una poltiglia di scheggie priva di ogni consistenza, attraversata da vene numerose, irregolari, incrociantisi, di quarzo con calcite. I rari banchi di calcare sono ridotti a frammenti, che, a guisa di arnioni, lenti, scaglie di varia grossezza, stanno irregolarmente dispersi nella massa degli schisti sminuzzati. Le frizioni nella massa hanno levigato detti arnioni e ricoperti di una patina brillante, untuosa, scivolante di argilloschisto finamente polverizzato, ad aspetto grafitoide. Il magma argilloso è imbevuto di acqua, che, rattenuta dalla pasta istessa, non dà luogo a vene acquee ben costituite, ma fa corpo colla massa, impartendole una marcata attitudine a colare e a rigonfiarsi. Non avvi dubbio che in tali condizioni il materiale deve esercitare una pressione formidabile sulla direzione della normale alla superficie esterna del monte verso l'asse del vano della Galleria, accasciandosi su questo; donde la tendenza al restringimento del vano stesso da destra a sinistra (procedendo da sud a nord) dall'alto al basso, e, come conseguenza, la rottura dei manufatti, e lo spostamento delle varie loro parti da est ad ovest. Gli arnioni di calcare contribuiscono per loro parte a rendere più irregolare localmente la spinta.

Le condizioni della roccia rimangono identiche anche nel tratto dai 1600 metri fino al pozzo N. 2, in gran parte arpena aperto in piccola sezione; è da attendersi quindi che gli stessi fatti lamentati nei 500 metri a nord dell'anello 110 si abbiano a verificare fino al pozzo N. 2. Inutile aggiungere che là ove per tratti la roccia non presenta così sviluppato il lavoro di sminuzzamento e rimaneggiamento, essa offre le più sentite deviazioni dal regolare andamento stratigrafico, estremamente varie a brevissima distanza.

Questo converrà notare che allo esterno la regione corrispondente, e compresa tra il vallone Migliarese, ove mette il pozzo N. 2, e il vallone Migliarina, che mette a Ponterosso, si rivelano numerose ed ampie le traccie di un colamento della massa disgregata ed impastata degli schisti argillosi; una di queste depressioni per colamento si vede benissimo tra il Becco Montaldo ed il chinale appenninico al Passo dei Giovi; altra maggiore, di formazione più recente, più accentuata poi tra il Passo dei Giovi e la Chiesa dei Giovi; questa è la calata che danneggiò anni addietro la Galleria dei Giovi attualmente in esercizio.

Dal pozzo N. 2 ai piani inclinati di Busalla gli schisti argillosi presentano una compage più solida: sono stati bensì soggetti a pressioni, e porgono allo esame qualche reticolatura e frattura, ma non furono sminuzzati e rimaneggiati come si verifica pei primi 3000 metri di Galleria dal sud. Gli strati intercalati di calcare aumentano gradatamente in numero e spessore, e si presentano continui e non frantumati come più verso sud. Le scarse acque filtranti non impastano, compenetrandola, la roccia; ma si mantengono in vene ben definite, che formano localmente piccole sorgenti.

Queste condizioni di maggiore stabilità si fanno sempre più manifeste di mano in mano che da Busalla, aumentando il contingente di strati calcarei e diminuendo quello degli argilloschisti, ci portiamo verso l'imbocco nord: ed a questo proposito nulla avrei ad aggiungere, salvo che la naturale sistemazione più regolare delle acque filtranti può condurre alla comparsa in maggiore numero di sorgive nella Galleria; questo fatto, che, a prima giunta, può far credere a possibilità di guasti a venire nelle costruzioni, è per lo contrario rassicurante, giacchè più copiose e numerose, nel caso nostro speciale, si presentano le uscite di acque, tanto meno si ha a temere l'imbevimento per parte delle roccie, con conseguente sfacelo e rigonfiamento di esse. Ciò è dimostrato ampiamente dalla conservazione perfetta, non ostante l'abbondanza delle acque, della Galleria della Pieve tra Borgo Fornari e Ronco Scrivia.

L'esplorazione eseguita mi autorizza a rispondere categoricamente ai quesiti propostimi nel seguente modo, distinguendo la determinazione delle condizioni geologiche in tre punti: cronologico, petrografico, stratigrafico.

1° *Cronologicamente* le roccie tutte interessate dalla galleria succursale dei Giovi appartengono al periodo del *terziario* contradistinto coll'appellativo di *Eocene*, e più specialmente alla porzione di esso che i geologi distinguono col nome di *Flysch* o *liguriano*. Le roccie stratificate vanno via via succedendosi da sud a nord dai piani più antichi ai più recenti.

2° *Petrograficamente* la successione delle roccie si fa da sud a nord come segue:

a) schisti argillosi (alluminosi);
b) schisti argillosi con rare intercalazioni di calcari;
c) schisti argillosi e calcari intercalati in pari proporzione;
d) calcari con intercalazioni di schisti argillosi;
e) calcari con scarse intercalazioni di argilloschisti;

Per cui dallo imbocco sud a Busalla abbiamo predominante l'elemento alluminoso (argilloschisto): da Busalla allo imbocco nord predomina invece l'elemento calcareo. I calcari, in genere, sono meno facili degli schisti alluminosi (argillosi) ad essere rimaneggiati e ad incorporarsi le acque filtranti.

3° *Stratigraficamente* abbiamo:

a) Per oltre metà, nel tratto a sud, la Galleria corre quasi parallelamente alla direzione degli strati, e per il restante, a nord, interseca gli strati con angolo sempre più vicino al retto di mano in mano che ci avviciniamo allo imbocco nord;

b) La compage e regolarità delle stratificazioni va via diminuendo da nord a sud, e tra i 1200 ed i 2400 metri dallo imbocco sud gli strati furono soggetti ad un pro-

fondo lavoro di schiacciamento, rimaneggiamento e triturazione per disequilibrii avvenuti nella massa, rivelati anche da traccie allo esterno.

La conclusione, in conseguenza, che si può trarre dal sovra esposto si è che la stabilità delle roccie va decrescendo dallo imbocco nord allo imbocco sud:

1. Per il passaggio graduale da roccia di tipo calcareo a roccia di tipo argilloso (alluminoso);
2. Per il passaggio graduale della disposizione quasi normale della direzione degli strati all'asse della Galleria ad una disposizione quasi parallela;
3. Per i disturbi sempre crescenti nello assetto stratigrafico delle roccie da nord a sud;
4. Per il verificarsi di un crescente lavoro di sminuzzamento e rimpasto dei materiali rocciosi dal pozzo N. 2, andando a sud, fino al primo chilometro dallo imbocco meridionale della Galleria;
5. Per l'attitudine marcata che hanno gli schisti argillosi, predominanti a sud e rimaneggiati, ad incorporarsi l'acqua, in confronto dei calcari predominanti a nord e non rimaneggiati.

Torino, 9 marzo 1887. *Dott.* M. Baretti.

L'ing. G. Sacheri, in un elaborato articolo pubblicato nel pregiato suo periodico l'*Ingegneria civile e le arti industriali*, dopo avere riassunto le condizioni contrattuali tra Impresa e Governo per la costruzione della galleria di Ronco, e quindi presa in esame la relazione tecnica degli esimii ingegneri Curioni e Copello da noi integralmente riprodotta nel numero del 29 gennaio u. s., così conclude:

« 1° Che i guasti avvenuti, gli scoscendimenti, le deformazioni e le rotture dei rivestimenti sono in gran parte imputabili al sistema d'attacco e di esecuzione della costruzione, che è il meno indicato per la natura dei terreni attraversati;

« 2° Che la poca curvatura dell'arco rovescio rende il medesimo in condizioni assai pericolose per poter resistere convenevolmente a grandi pressioni, e ciò indipendentemente dalla natura e qualità di materiali e dallo spessore della muratura, che la prudenza e l'esempio di casi analoghi fossero per consigliare;

« 3° Che mancando al proprio ufficio l'arco rovescio, sono conseguenze inevitabili lo scorrimento dei piedritti, e le deformazioni e rotture del rivestimento sovrastante; le quali deformazioni e rotture pertanto non possono essere prese come dati per calcolare le altezze di carico reale che le determinarono, dappoichè que' calcoli sono basati sulla ipotesi che del rivestimento siano rimasti saldi i piani inferiori d'appoggio costituiti per l'appunto dai pulvinari dell'arco rovescio;

« 4° Non risultare punto dimostrato che il rivestimento superiore della calotta e dei piedritti non sia praticamente eseguibile a dovere con buoni mattoni, e con quella maggiore grossezza necessaria a soddisfare allo scopo per cui la galleria è costrutta quando siasi per ricorrere al sistema adoperato nella galleria della Cristina, di assicurarsi prima d'ogni cosa della saldezza dell'arco rovescio e dei piedritti;

« 5° Doversi tuttavia tener conto che se può bastare all'Impresa non potrebbe bastare all'Amministrazione Governativa l'avere una galleria di resistenza precaria, tale cioè che arrivi appena a vedere spirati i termini di garanzia vincolanti l'Impresa; che le condizioni attuali di quel terreno, al quale si permisero dislocamenti di considerevole estensione, danno fondato motivo a temere maggiormente per gli effetti avvenire anche a più lontani periodi; e che pertanto, un conveniente aumento del raggio di curvatura dell'arco rovescio e la sostituzione di conci di pietra da taglio al materiale laterizio conformemente a quanto si è praticato altrove, sieno nel presente deplorevole stato di cose due misure di lodevole prudenza che vorrebbero essere adottate ad onta della maggiore spesa che ne fosse per derivare ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ieri (25) ebbe luogo l'ordinaria seduta mensile del Consiglio d'Amministrazione della Società per le S. F. del Mediterraneo. Erano presenti il presidente, conte Belinzaghi, diciannove consiglieri e il Direttore generale.

Riferendo circa le pratiche da cui fu motivata la recente sua gita a Roma, il Direttore generale intrattenne il Consiglio sui crediti sociali in genere, su quelli dipendenti dalle nuove costruzioni e sulle difficoltà insorte pel pagamento dei tremila nuovi carri da merce di cui sono in corso le ordinazioni.

Sui crediti derivanti dalle anticipazioni che la Società fece per conto delle cessate gestioni delle ferrovie Alta Italia e delle officine di Pietrarsa e Granili, nonchè pei lavori in conto allegato *B*, partecipò di aver potuto combinare col Governo il modo di dare alla Società un acconto sufficiente a coprire la quota bimestrale di prodotti che la Società stessa deve pagare al Tesoro in principio d'aprile, quota che ammonterà a cinque milioni.

Quanto alle costruzioni, in attesa che il Governo decida sui mezzi necessarî a dar loro efficace impulso, la questione si riduce per la Società ad ottenere il rimborso delle somme spese finora per lo studio dei progetti presentati al Ministero (*vedansi le informazioni del precedente numero*). Siccome il credito sociale per questo titolo raggiunge un importo di circa tre milioni, il comm. Massa propose, e il Consiglio approvò, di presentare al Governo formale richiesta pel rimborso, in difetto del quale la Società si troverebbe costretta a sciogliere il Servizio delle costruzioni.

Riguardo ai carri da merce, non avendo finora il Governo approvato la convenzione che era stata intesa per l'anticipazione da parte della Società, e in conto dei fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali, degli undici milioni circa occorrenti, il Consiglio decise di sollecitarla e di accettare che l'interesse su tale anticipazione sia ragguagliato al tasso della rendita. Come i nostri lettori sanno, mille di questi carri furono già aggiudicati e pei rimanenti duemila sarà quanto prima indetta la gara.

Passando ad altro, il comm. Massa informò il Consiglio che nella riunione tenutasi a Roma il 17 corrente fra i membri dei Collegi Arbitrali eletti dal Governo e dalle Società, venne designato come quinto arbitro, ossia Presidente dei Collegi stessi, il senatore comm. Paoli, già presidente della Corte d'Appello di Firenze.

Comunicò quindi un prospetto da cui risultano i prodotti definitivi del traffico nel secondo semestre 1886 in confronto con quelli del semestre corrispondente nel 1885. Mentre il prodotto di questo era stato di L. 53,936,898.77,

quello del primo fu di L. 57,203,421.66. Emerge pertanto a favore del secondo semestre 1886 un'eccedenza di L. 3,266,522.89, il che assicura alla Società una maggiore partecipazione di L. 2,277,168.59.

Rilevando poi il costante aumento di prodotto che si verifica nelle ultime decadi, ne dedusse che, se, come tutto induce a ritenere, lo stesso favorevole andamento continuerà nel quarto trimestre, l'aumento di prodotto nel corrente esercizio 1886-87 dovrebbe sicuramente superare i 6 milioni. Risultato questo del quale non solo il Governo, ma anche la Società avranno ragione di rallegrarsi, non essendo supponibile che le maggiori spese assorbano completamente il maggior introito.

Il Consiglio passò poi alla trattazione degli affari ordinari.

><

Nelle adunanze ieri tenutesi dal Consiglio d'Amministrazione e dal Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra gli altri, i seguenti contratti:

1° Colla ditta Emilio Merialdi ed altri, per esproprio terreni occorrenti per l'impianto delle nuove Officine di Rivarolo-Ligure; importo L. 382,880;

2° Colla Ditta Raffaele Sacerdote di Torino, per la fornitura, dal 1° aprile 1887 al 31 dicembre 1891, del vestiario ed accessorî del personale della Rete; importo L. 345,000 circa;

3° Colla Ditta Mazzarelli Alessandro di Napoli, per fornitura di N. 70,000 traversi di quercia rovere; importo L. 243,400;

4° Coll'Impresa Industriale Italiana di Napoli, per appalto lavori di ricostruzione della pila sinistra del ponte sul torrente Carreri, fra le stazioni di Bovalino e di Bianconovo; importo L. 72,000;

5° Colla Ditta Cantoni Ing. Vittorio di Roma, per fornitura di m³ 850 di legnami diversi di quercia rovere; importo L. 67,906.50;

6° Colla stessa Ditta, per fornitura di 7,700 pezzi speciali di legno quercia rovere per scambi e crociamenti; importo L. 65,666.43;

7° Colla Ditta Motto Raffaele di Viareggio, per fornitura di ghiaia pel ricarico massicciata sui tronchi compresi fra le Stazioni di Ponte Serchio e Massa; importo L. 50,000;

8° Coll'Impresa Brambilla Angelo di Milano, per fornitura e posa in opera di serramenti in legno, ed in ferro nei nuovi fabbricati della Stazione di Novara; importo L. 36,000:

9° Colla Ditta Saldarini Carlo di Milano, per appalto lavori posa di nuovi binarii ed annessi meccanismi in Stazione di Novara; importo L. 30,000;

10° Colla Ditta Eredi di G. B. Brunetti di Saluzzo, per fornitura di 150,000 cunei di legno per l'armamento; importo L. 18,500.

11° Colla Ditta Noseri Emilio di Ripafratta, per fornitura di 150,000 cunei di legno per l'armamento; importo L. 14,400;

12° Colla Ditta Krauss di Monaco (Baviera) per fornitura di una locomotiva-tender tipo Krauss; importo L. 17,500;

13° Colla Ditta Zolla e C. di Torino, per fornitura di 150 fanali grandi a petrolio, da segnalamento; importo L. 7134.

><

In base al risultato delle gare tenutesi presso la Direzione generale della rete Mediterranea il R. Ispettorato approvò definitivamente le aggiudicazioni seguenti:

alla Ditta Marcellino Vincenzo di Roccella Calabra, col ribasso del 17.55 per cento sui prezzi di tariffa, i lavori per la costruzione delle spalle e rampe d'accesso al cavalcavia traverso il piazzale interno della stazione di Catanzaro Marina;

alla Ditta Mersi Bartolomeo di Torino, col ribasso del 16.85, i lavori di ampliamento del piano caricatore scoperto pel bestiame in stazione di Carmagnola;

alla Ditta Lancini Giuseppe di Milano, col ribasso del 20.75, la fornitura e posa in opera dell'impalcatura metallica pel cavalcavia sulla strada Vigentina nella seconda tratta della circonvallazione di Milano.

><

Come a suo tempo annunciammo, la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo aveva rassegnato il progetto pel tronco della direttissima Roma-Napoli, che comprende la rettifica da Morolo a Ceccano. Ora l'Ispettorato Generale, nel riflesso che colla esecuzione di questa rettifica potrebbe risultare conveniente di non esercitar più l'attuale tratta di ferrovia compresa fra i due punti estremi, qualora si provvedesse opportunamente all'allacciamento della città di Frosinone (la cui stazione è l'unica che s'incontri sulla linea attuale) colla nuova strada rettificata, ha fatto invito alla predetta Società di studiare e presentargli, come appendice al progetto della rettifica, un progetto per tale allacciamento. L'Ispettorato fece anche notare che, siccome la città di Frosinone trovasi ora a considerevole distanza dalla stazione, questo studio potrebbe, nello stesso tempo, mirare a soddisfare il desiderio di quegli abitanti, di aver più prossimo lo scalo.

><

Ci informano che quanto prima avrà luogo a Cuneo un nuovo convegno fra i rappresentanti dell'Ispettorato governativo, della Direzione tecnica governativa delle ferrovie Cuneo-Mondovì e Cuneo-Saluzzo e della Società Mediterranea, allo scopo di prendere concreti accordi sugli ampliamenti necessarii in quella stazione, in dipendenza dell'innesto delle nuove linee suddette e di quella per Ventimiglia.

><

Dal 15 al 19 corrente ebbero luogo in Milano, presso la Direzione Generale della rete Mediterranea, le conferenze, già da noi preannunciate, per discutere le questioni inerenti all'applicazione della convenzione pel servizio delle stazioni e dei tronchi comuni.

Vi intervennero per l'Adriatica i signori cav. Rosso, cav. ing. Gramegna, cav. ing. Alzona, cav. Papa, cav. ingegnere Avondo e Carcassi; per la Mediterranea i signori cav. Bondimai, cav. Arici, dott. Osma, comm. Maroni, cav. Bonazzi, cav. Negretti, comm. Confalonieri, cav. ing. Municchi, cav. ing. Malagoli, cav. Galli e cav. ing. Stanzani.

><

Sappiamo che la Direzione Generale della Rete Mediterranea ha rassegnato all'approvazione del R. Ispettorato i seguenti progetti:

Risanamento e completamento della massicciata fra le stazioni di Segni e Sgurgola sulla linea Roma-Napoli; importo L. 64,000;

Rinforzi provvisori ad alcuni manufatti sulla linea Pisa-Roma per renderli atti al trasporto delle piastre di corazzatura della R. Marina; importo L. 40,000;

Impianto d'un binario e d'una piattaforma per rialzo vagoni in stazione di Pisa C.; importo L. 23,200;

Ampliamento del servizio merci in stazione di Nervi; importo L. 93,000.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Fornitura e posa in opera di pietrisco e ricarico massicciata sul tronco Roccasecca-Arce.

Impianto di due bilancie a ponte e relativi casotti allo scalo merci P. V. in stazioni di Roma a S. Lorenzo pel nuovo ufficio daziario.

Le offerte dovranno essere presentate non più tardi delle ore 10 ant. del 6 aprile p. v.

><

Ci informano da Roma che il Ministero delle Finanze ha approvata la convenzione 29 dicembre, stipulata fra il Municipio di Torino e l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo con intervento del Banco Sconto e Sete, attuale concessionario dell'esercizio dei Doks, per la concessione e l'esercizio dei binarii di comunicazione fra la stazione di Porta Susa ed i Magazzeni generali (docks) della città di Torino, per quanto riguarda l'allargamento delle facoltà della Sezione doganale di Modane.

L'integrale applicazione dei patti stabiliti dalla convenvenzione, ci si assicura che non potrà aver luogo da parte della Dogana, se non dopo che l'Amministrazione ferroviaria avrà posto a disposizione di quella finanziaria i locali ed il mobilio occorrenti per gli uffici ed i magazzeni e le tettoie per lo scarico e la custodia delle merci.

><

Il Ministero dei LL. PP. approvò il progetto, presentato dalla Società Mediterranea, per l'impianto di una condotta d'acqua dall'imbocco est della galleria Ruta alla stazione di Santa Margherita (linea Genova-Pisa), ed autorizzata la spesa occorrente, preventivata in L. 10,000.

><

Altre approvazioni di spesa pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione Generale della rete Mediterranea:

L. 3,363, per l'acquisto di una macchina da macinar colori e di un tornio da filettare per l'officina di Torino P. S.;

L. 7,000, per una variante al progetto dei lavori di sistemazione della via Carlo Alberto a Genova;

L. 1,800 per acquisto d'area e di baracche destinate al personale di servizio in stazione di Catanzaro-Sala;

L. 4,276, per la provvista e posa in opera della ghiaia occorrente al primo e secondo strato di massicciata dall'argine alla sezione 36 della linea di comunicazione fra le stazioni di Roma-S. Paolo e Trastevere;

L. 690, per la costruzione di un pozzo in stazione di Fauglia (linea Pisa-Roma);

L. 280, per assicurare le lungarina della travata metallica del viadotto di Recco (linea Genova-Pisa).

L. 12,900, per l'impianto di due nuove bilancie a ponte e relativi casotti allo scalo merci p. v. in stazione di Roma, per l'apertura di un nuovo ufficio daziario a Porta S. Lorenzo;

L. 3,223, per l'acquisto di una pompa a vapore, sistema Faivre, destinata al lavaggio delle locomotive nel depósito di Spezia.

><

Con decreto ministeriale del 18 corrente furono autorizzate le spese di L. 8,000 e L. 6,650 sui fondi delle nuove costruzioni, rispettivamente destinate alla costruzione di un magazzino e d'una tettoia e all'impianto di un ponte a bilico nella stazione di Arce (linea Roccasecca-Avezzano), pel servizio provvisorio delle merci. I lavori vengono affidati, a rimborso di spesa, alla Società esercente la rete Mediterranea.

><

Con altro decreto del 19 corrente è stata autorizzata la spesa di L. 3,400 per l'impianto di una fermata a servizio dei viaggiatori, al casello 23 della linea Novara-Orta, presso il paese di Bolzano.

><

La Società degli alti forni, fonderie ed acciaierie di Terni, avendo in esercizio le Miniere di lignite di Sant'Angelo in Mercole e Morgnano presso Spoleto, intenderebbe di costrurre due tronchi di ferrovia che partendo dalle dette Miniere si allaccino colla nuova stazione di Spoleto-succursale, della quale il progetto fu già dalla Società delle ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, sottoposto alla superiore approvazione.

Allo scopo suindicato, la predetta Società ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici i progetti dei due tronchi di ferrovia industriale allo scartamento di 60 centimetri, pregandolo di volerlo approvare e promuoverne la dichiarazione di pubblica utilità, a senso della legge sui lavori pubblici.

><

Abbiamo notizia da Cagliari che i lavori di costruzione della ferrovia da Monti a Tempio procedono regolarmente tanto per quanto riguarda i lavori medesimi, quanto per le provviste nei relativi cantieri. Il numero medio degli operai impiegati in quei lavori è di circa 1600.

><

La R. Avvocatura Generale erariale ha dato il proprio parere sullo schema di contratto a prezzo fatto, concordato dal Ministero dei Lavori Pubblici con la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, per la costruzione della linea da Cuneo a Saluzzo.

><

Sappiamo che il Rappresentante della Svizzera in Roma ha comunicato per esame al nostro Governo una controproposta del Consiglio Federale per definire la questione da molto tempo pendente fra la Svizzera da una parte e l'Italia e la Germania dall'altra, relativa al modo d'impiego dei fondi residui dall'Impresa della ferrovia del Gottardo.

><

La situazione riassuntiva al 15 del corrente mese dei lavori di campagna e d'ufficio della Commissione per la valutazione e consegna dei materiali di esercizio della Rete Mediterranea era la seguente:

Numero degli inventari	totale	1557
	verificati	1437
	da verificare	120
	trascritti	1410
	da trascrivere	147
Importo degli inventari	totale	L. 16,460,065
	verificati	» 14,296,996
	da verificare	» 2,163,069

><

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha incaricati i competenti Servizî di esaminare quali provvedimenti convenga di adottare onde escludere almeno in parte i lagni del commercio genovese per le straordinarie e gravi spese alle quali debbono attualmente sottostare le operazioni commerciali nel porto di Genova, a causa della sottrazione fatta all'uso pubblico, o meglio al deposito diretto delle merci, di gran parte delle calate pei lavori in corso nella Stazione marittima.

><

Ci viene assicurato che per le ragioni, già da esse svolte al Ministero dei lavori pubblici, le Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, abbiano dichiarato, (in seguito a nuove sollecitazioni che gli vennero fatte) che si trovano obbligate a mantener ferme in ogni loro parte le condizioni alla cui osservanza avevano subordinato la istituzione del servizio cumulativo fra le reti rispettive e le ferrovie della Società del Ticino.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate secondarie della Sardegna ha instato presso il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio per ottenere che il nuovo dazio sulla ghisa non sia applicato alla ghisa che verrà importata per la costruzione delle rotaie e dell'altro materiale d'armamento occorrente per le predette ferrovie. La Società predetta appoggia la sua domanda al fatto che, allorchè assunse la costruzione di quelle linee, non poteva prevedere che sarebbe stato imposto il nuovo dazio di una lira per quintale sulla ghisa; e che essa, prima che venisse approvata la nuova imposizione, aveva già stipulato un contratto colla Ditta Tardy e Benech di Savona per la fabbricazione in paese delle rotaie e del materiale di armamento delle ferrovie secondarie Sarde. — Il nuovo dazio sulla ghisa sposta, per conseguenza tanto le basi del contratto che la Società ha col Governo, come di quello che strinse colla Ditta suddetta.

La questione si sta ora esaminando dai Ministeri delle Finanze, dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, e dalle informazioni che abbiamo in proposito assunte, ci risulterebbe che per quanto la domanda della Società non sia fondata in diritto assoluto, pur tuttavia ha tutte le probabilità di essere bevevolmente accolta per evidenti ragioni di equità.

><

Riceviamo le seguenti informazioni da Bologna sullo stato dei lavori al 1° marzo corrente, per la costruzione delle linee di cui infra:

Linea Suzzara-Ferrara. — Il tronco Suzzara-Schivenoglia, di Km. 29, è ultimato tanto nel corpo stradale, quanto pei fabbricati e per l'armamento dei binari di corsa e di quelli secondarii delle stazioni; l'armamento poggia sul primo strato di massicciata.

Da Schivenoglia a Magnacavallo (Km. 7) i lavori sono sospesi sempre in dipendenza della questione non ancora risolta per l'innesto della linea colla ferrovia Bologna-Verona alla stazione di Villa Poma e Poggio Russo. — Da Magnacavallo a Sermide (m. 9800) il corpo stradale ed i fabbricati sono ultimati. Nel tronco Sermide-Suzzara sono quasi ultimati i movimenti di terra fra Sermide e la sponda destra del Panaro. — Le opere d'arte sono eseguite fino alla progressiva 63,000, meno i manufatti che interessano la bonifica di Burana. — I fabbricati delle stazioni e fermate sono ultimati meno alcuni finimenti. — L'impresa sta disponendo tutto il necessario per la fondazione ad aria compressa del ponte sul Panaro. — Da questo fiume fino a Ferrara sono eseguiti alcuni caselli da guardiano. — Su questa tratta sono tuttora pendenti le pratiche di espropriazione, essendovi per taluni proprietarii in corso perizie giudiziali. — La spesa finora incontrata dalla Impresa in conto lavori e provviste rileva a circa 6 milioni di lire.

Linea Vignola-Modena. — I lavori sono sviluppati soltanto sul primo tronco da Vignola a Spilamberto, lungo il quale i movimenti di terra per la formazione dell'argine ferroviario sono pressochè ultimati. — Le opere d'arte sono iniziate; ma nel mese di febbraio rimasero stazionarie a causa della stagione invernale. — Si eseguirono lavori nell'interno dei fabbricati delle stazioni di Vignola e Spilamberto. — Continua la provvista della massicciata; sonosi pure già provviste circa 2000 traversine. — Lungo il secondo tronco da Spilamberto a San Donnino i lavori non sono ancora principiati.

È eseguito il tracciato della linea per circa 3 chilometri e sono in corso le espropriazioni, le cui pratiche procedono regolarmente.

Linea Reggio-Guastalla-Carpi. — È quasi compiuto l'argine stradale tra le progressive 20,300 e 25,500; occorre però di regolarizzarne le scarpate. — Anche presso Guastalla la piattaforma della via è compiuta. — I fabbricati delle fermate di Carobbioli e Tresinaro sono pressochè compiuti. Sono in corso di costruzione due casotti da guardiano ed una cantoniera. Lungo il tronco Correggio-Carpi si ultimò l'argine stradale fino alla progressiva 15,300 e si diede mano ai lavori per la posa dell'armamento della via. Per ultimare questo tronco occorrono tuttavia i movimenti di terra per circa m. 3000 alla sua estremità, ove i lavori furono incagliati a causa delle espropriazioni. I lavori di posa dell'armamento fra Novellara e Guastalla sono eseguiti per circa m. 7000; e fra Correggio e Carpi per m. 2500. La massicciata procede di pari passo colla posa della via.

La Società sub concessionaria della costruzione della linea fa ogni sforzo possibile per poter aprire all'esercizio il tronco Novellara-Guastalla nel prossimo mese di aprile. Le spese finora incontrate in lavori e provviste ammontano a L. 3,500,000 circa.

Linea Bologna-Budrio-Portomaggiore e diramazione per Massa Lombarda. — Nello scorso mese di febbraio si è dato grande sviluppo ai movimenti di terra i quali sono convenientemente avanzati su tutta la linea. Si attende ad ultimare i pochi acquedotti che rimangono da costruire. Le travate metalliche sono nella massima parte già varate; le altre sono in corso di montatura. I ferri per le stilate del ponte Reno sono a piè d'opera; si attende l'asciutto del fiume per procedere alla relativa montatura. I fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere trovansi a buon punto. L'armamento eseguito in febbraio misura m. 5000; di modo che si ha un totale di 34 chilometri di binario completo, compresi i raddoppiamenti nelle stazioni. Prosegue sempre con appositi treni il trasporto della ghiaia e dei materiali di armamento.

La posa del binario, sulla linea principale, ha raggiunto la stazione di Mezzolara, e sulla diramazione, la stazione di Medicina. I lavori procedono regolarmente e con attività sicchè si spera di aprire entro l'anno buona parte della linea. Le spese fatte finora ammontano a L. 4,250,000.

><

Sui lavori di costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia riceviamo le seguenti notizie.

Tratta da Cuneo a Robilante della lunghezza di metri 17.000. La posa dell'armamento è giunta al Km. 7.300, cioè alla stazione di Boves. I lavori stessi furono stazionarî lungamente a causa della neve e del tempo piovoso.

Tratta da Robilante a Limone della lunghezza di m. 15,000. I lavori sono concentrati in otto gallerie il cui progresso, ottenuto nella 1ª quindicina di marzo, è il seguente: *Scavo* — avanzati m. 63.50, calotta m. 26, strozzo m. 67, grande sezione m. 36, cunetta m. 2.00; *Muratura* — calotta m. 27, piedritto destro m. 112, piedritto sinistro m. 96, cunetta m. 105.

I lavori di questa tratta procedono molto lentamente, e non potranno essere ultimati nel termine fissato dal contratto se l'Impresa non li sviluppa con grande energia onde guadagnare il tempo perduto.

><

Il noleggio dei guanciali pei viaggiatori, oltre alle linee della Mediterranea, che abbiamo in precedenti numeri indicate, venne pure esteso a partire dal 18 corrente a quelle dell'Adriatica, Milano-Verona-Venezia e Udine-Pontebba, e viceversa.

><

Col giorno 1° aprile p. v. verrà attivata la tariffa speciale N. 3, in servizio diretto italo-svizzero, pei trasporti a piccola velocità ed a vagone completo di zolfo macinato o non (compreso il calcarone), la quale annulla e sostituisce tutti i prezzi della corrispondente tariffa speciale fin ora in vigore.

><

Con Decreto 14 corrente dei Ministri pei Lavori Pubblici e per l'Agricoltura, Industria e Commercio, su proposta della Società esercente la rete Mediterranea, fatta a nome anche dell'Adriatica e della Sicula, venne autorizzata l'aggiunta seguente nella serie *B* della tariffa speciale N. 5 a grande velocità: « *Vasi di latta vuoti in casse o no per burro od altro, eclusi però quelli da petrolio od altre materie affini* ».

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è pronunciato favorevole sui seguenti affari:

Progetto di massima del tronco Albano-Lovere-Corna di una ferrovia da Bergamo ad Edolo, ammesso in linea tecnica;

Provvista di 46 locomotive per le ferrovie complementari della rete Adriatica;

Progetto di condottura d'acqua per la stazione ed abitato di Aulla, nel tronco Grotto-Caprigliola, della ferrovia Parma-Spezia;

Progetti di ferrovia privata fra la nuova stazione di Giuncarico e le miniere carbonifere di Tatti e Montemassi;

Domanda della Società Generale delle tramvie piemontesi per costruire ed esercitare una tramvia a vapore da Costigliole a Venasca, ammessa in quanto all'andamento planimetrico ed altimetrico;

Progetto d'ampliamento del fabbricato provvisorio viaggiatori della stazione di Attigliano lungo la ferrovia Viterbo-Attigliano.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni.

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che possa approvarsi il progetto di transazione fra l'Amministrazione dei Lavori Pubblici e la Impresa Bianchi e Bellati a sopimento di lite insorta nella liquidazione dei conti relativi ai lavori della ferrovia Treviglio-Rovato;

2° Che siano da respingere i ricorsi dei Comuni di Porto-Empedocle e Favara contro il decreto della Deputazione provinciale di Girgenti, che dichiara costituito il Consorzio per la normale manutenzione della strada Portello-Uomo Morto o Villa Seti;

3° Che sia da respingere il ricorso dei Comuni di Legnago, Casaleone, Comamarise e Salizzole, contro il riparto del contributo nella spesa di costruzione della ferrovia da Mantova a Legnago;

4° Che si possa approvare il nuovo riparto della spesa relativa ai lavori di ampliamento e sistemazione della stazione di Ferrara, tenuto conto delle avvertenze del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

5° Che si possa approvare il progetto di transazione delle vertenze circa il pagamento degli onorarii, domandato dall'avv. Minervini per difesa dei diritti della Amministrazione dei Lavori Pubblici nella lite giudiziale promossa dalla Ditta De Rosa, relativa a costruzioni ferroviarie;

6° Che possa approvarsi il componimento convenuto fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Medici, relativo a vertenze insorte in dipendenza della esecuzione dei lavori di costruzione del tronco da Rutino a Vallo nella linea da Battipaglia a Castrocucco;

7° Che si debbano respingere i ricorsi dei Comuni di Pressana, Angiari, Cologna Veneta e Roveredo di Guà, contro il deliberato della Deputazione provinciale di Verona, relativo al contributo comunale obbligatorio stabilito a loro carico per la spesa di costruzione della ferrovia da Legnago a Monselice.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società per le S. F. del Mediterraneo ha chiesto l'approvazione governativa per un preventivo di spesa di L. 283,000, occorrente per la costruzione di muretti a secco lungo la linea Roma-Napoli, pel tronco Roccasecca-Cancello, in sostituzione degli attuali stecconati.

Altro preventivo sottoposto ad approvazione dalla Società predetta, riflette una spesa di L. 138,000, necessaria per provvedere all'ampliamento e riordinamento generale della stazione di Torre del Greco lungo la ferrovia da Napoli ad Eboli.

Ferrovie dell'Adriatico. — Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto che con talune avvertenze e modificazioni possano approvarsi i progetti presentati dalla Società per le strade ferrate Meridionali, per l'acquisto di N. 46 locomotive da essere utilizzate nell'esercizio delle ferrovie complementari comprese nella rete Adriatica.

I progetti medesimi riguardano i seguenti tipi di locomotive:

N. 14 locomotive a 3 assi accoppiati;
» 12 locomotive a 4 assi accoppiati;
» 20 locomotive a 2 assi accoppiati, a sterzo.

Secondo la proposta della Società predetta le prime 14 locomotive dovrebbero costruirsi, in seguito a trattativa privata, dalla ditta Ansaldo di Sampierdarena. Per le altre dovrebbe aprirsi una gara fra ditte estere, allo scopo di avere tutte le locomotive in servizio prima dello scadere dell'anno corrente.

— La Società predetta ha presentato al Ministero per approvazione le seguenti proposte:

a) Per il consolidamento delle fondazioni del ponte a travata metallica, della luce di metri 15 sul fosso a mare Km. 240 + 431, della linea Ancona-Foggia. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L 60,500;

b) Per l'impianto di colonne d'ormeggio e di scalette e catene di salvataggio lungo le banchine della stazione marittima di Venezia. Per l'esecuzione di questi lavori occorrerà la spesa di L. 102,080.

Ferrovia del Sempione e linee d'accesso. — Martedì scorso alla Camera di commercio di Milano si riunì il Comitato milanese del Sempione. Presiedeva il senatore Robecchi. Vi erano i deputati Canzi e Colombo, il commendatore Villa Pernice, l'ingegnere Parravicini, il signor De Angeli, presidente della Camera di commercio, il signor De Vecchi, vice-presidente, il signor Goudraud, e parecchi altri.

Il Presidente aprì la seduta riferendo sull'opera passata del Comitato milanese, il quale fece compilare un dettagliatissimo progetto della linea Arona-Ornavasso, che serve a raccordare direttamente Milano al Sempione.

Altri poi riferì sullo stato della questione in Isvizzera. La Svizzera ha già assicurati al nuovo valico undici milioni e mezzo a fondo perduto. Altre sovvenzioni sono attese dalle città di Losanna, Ginevra, Montreux, dalla Società di navigazione sul Lago di Ginevra, ecc., dimodochè si può calcolare che la Svizzera darà quindici milioni. È noto inoltre che un gruppo assai forte di banchieri, a capo dei quali sta la *Banque Nouvelle des chemins suisses*, ha promesso di fornire il capitale necessario, assumendosi le relative operazioni finanziarie. Senonchè le trattative non possono venire concluse finchè l'Italia non si sia pronunciata relativamente alla costruzione dei venti chilometri di ferrovia da Domodossola all'imboccatura del tunnel, e relativamente alla sovvenzione in denaro che fu chiesta nella cifra dagli otto ai dieci milioni.

Fu aggiunto che, fino dal 1876, il Governo italiano aveva promesso al Governo svizzero di costruire le linee d'accesso e di concedere alla Società del Sempione una tariffa speciale che rappresentasse una parte del vantaggio che dal nuovo traforo ne verrebbe alle linee d'accesso italiane. Essere quindi necessario che il Governo si dichiari in modo esplicito.

Il Presidente propose che il Comitato si ampliasse, aggregandosi dei rappresentanti dei Consigli provinciali e comunali di Milano, Genova e Novara.

Dopo alcune osservazioni dell'on. Canzi e del cons. Sala, la proposta fu accolta, riservandosi circa al modo di attuarla, quando saranno presi gli accordi necessari con Genova, Novara, Arona e Domodossola.

L'ing. Parravicini e il comm. Villa Pernice rilevarono che gli scopi da raggiungere sono tre: costruzione della linea Domodossola-Iselle; sovvenzioni in denaro; costruzione della linea Arona-Ornavasso. I due primi interessano così Milano che Genova e Novara. Non così il terzo, che riguarda esclusivamente Milano e la Provincia di Novara.

Perciò tanto l'ing. Parravicini che il comm. Villa Pernice ritennero che la riunione dei rappresentanti dovesse prima occuparsi delle pratiche per la linea di Domodossola, di più facile attuazione, indi della questione dei sussidi, lasciando poi al Comitato milanese l'esclusiva cura di ottenere la costruzione della Arona-Ornavasso.

Queste considerazioni furono accolte dall'Assemblea, la quale decise di invitare la Camera di commercio di Genova, i Municipi di Novara e Domodossola e il Comitato aronese del Sempione ad una riunione che sarà tenuta prossimamente in Milano.

Ferrovia Metropolitana di Roma. — Fra le questioni trattate negli scorsi giorni dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici coi Direttori generali della Mediterranea e dell'Adriatica, vi fu quella degli studi per una ferrovia metropolitana o di circonvallazione a Roma, resa necessaria dallo sviluppo edilizio della capitale.

Fu stabilito che tutti i lavori ferroviarii da eseguirsi in Roma debbano essere coordinati al concetto di una tale ferrovia, onde evitare, attuandola, la distruzione di qualcuno di tali lavori.

Ferrovia Lecco-Colico. — Leggesi nella *Perseveranza* del 21 corr.: Nella settimana spirante si è fatta una visita al tracciato della sfortunata linea da Lecco a Colico per parte dell'Ispettore comm. Ferucci, accompagnato dal comm. Pessione e da altri ingegneri del Governo e della Società Adriatica, non che da rappresentanti del Comitato interprovinciale. Dopo questa visita, vogliamo sperare che il progetto assai bene redatto dal cons. Giavazzi sia approvato almeno nel suo complesso, giacchè sono ormai sette anni che si lavora intorno al medesimo, spendendo la favolosa somma di oltre 6,000 lire al chilometro in soli studi.

Pare che se ne siano quindi fatti a sufficienza, e sarebbe tempo che si ordinassero gli appalti di esecuzione, pur lasciando campo alle poche varianti, che sembrerà conveniente introdurre in seguito.

Certo, con ciò non si potrà adempiere il disposto della legge, che stabilisce pel 1887 l'ultimazione di questa ferrovia; ma almeno si scemerà la cattiva impressione lasciata nelle popolazioni dai lunghissimi ritardi, i quali confrontati invece colla sollecitudine spiegata altrove per la Gozzano-Domodossola, Novara-Varallo, Ivrea-Aosta, Airasca-Cavallermaggiore, Chivasso-Casale, Treviso-Belluno, Teramo-Giulianova, e tante e tante altre, tutte di importanza di gran lunga inferiore alla sopraccennata, non possono a meno di colpire vivamente e d'obbligare a reclamare energicamente contro a così palese ingiustizia. Alla saviezza e giustizia del comm. Ferucci e del Consiglio dei Lavori Pubblici lasciamo di provvedere a che cessino le lamentate dilazioni nel compiere un'opera lungo un lago, ove accorrono viaggiatori provenienti da ogni parte del mondo.

Ferrovia privata. — Con suo decreto del 18 corrente S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzata la costruzione e l'esercizio di una ferrovia privata di 2ª categoria, della lunghezza di m. 11832, dalle miniere di Tatti e Monte Massi (della Società anonima Stabilimento metallurgico di Piombino) alla nuova stazione di Giuncarico sulla linea Roma-Livorno, in conformità ai progetti preparati dall'ing. B. Nicorini.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Lugano-Ponte Tresa. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 22 corr.:

Questa mattina, nella sala della nostra Giudicatura di pace convennero parecchi signori della Città e della Campagna (Malcantone) onde esaminare il progetto di una nuova ferrovia Lugano-Ponte Tresa. Accettata in massima l'idea della nuova ferrovia, i presenti all'adunanza si costituivano in Comitato promotore e risolvevano di fare i passi necessari per ottenere la concessione della nuova linea, in base ad un tracciato di massima già elaborato. Secondo quest'ultimo, se le nostre informazioni sono esatte, la nuova ferrovia avrebbe una lunghezza complessiva di circa 11 chilometri e la relativa spesa importerebbe poco più di un milione.

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil.) fu nello scorso mese di febbraio il seguente: Passeggieri trasportati 58,300 (1886, febbraio: 54,036), introito fr. 173,000 (fr. 158,092 90); bagagli e cadaveri, tonn. 170 (tonn. 201), introito fr. 14,800 (fr. 17,665 56); bestiame, capi 1130 (capi 1307), introito fr. 4200 (franchi 5,083 26); merce trasportata tonn. 49,600 (tonn. 41,566), introito fr 528,000 (franchi 455,023 19). Introito complessivo franchi 720,000 (franchi 635,864 91), ossia fr. 2706 77 (fr. 2390,47) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state durante il passato mese di febbraio di fr. 365,000 (1886, febbraio: franchi 346,308 95), ossia di fr. 1372 18 (franchi 1301 91) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 355,000.

Ferrovie inglesi. — L'importante progetto di legge sulle ferrovie elaborato dal Governo inglese, è già in discussione alla Camera dei Lordi. Venne molto difeso dal Presidente del *Board of Trade*, lord Stanley di Preston, che ha ricordato i progetti di legge dello stesso genere precedentemente presentati da due Gabinetti liberali e rimessi indietro in causa degli avvenimenti politici. Dichiarando che il progetto è concepito nell'interesse dei consumatori e contro « i monopolii », egli ha chiaramente lasciato intendere che le disposizioni che proibiscono le tariffe di favore non sarebbero sempre applicate rigorosamente. « Così, disse, è giusto che noi lasciamo sussistere due tariffe differenti per le grandi e piccole spedizioni di merci, e che una Ditta che fa trasportare 1000 tonnellate dei suoi prodotti ad epoche fisse dell'anno goda condizioni più favorevoli di quelle che non spediscono che piccole quantità ad intervalli irregolari ». In tesi generale, l'organo del Governo ha accennato che esso accetterebbe alcuni emendamenti al progetto di legge.

La proposta ha, nullameno, trovato degli indignati avversarii nelle persone di lord Brabourne e lord Bramwel. Essi hanno vivamente attaccata la clausola che interdice alle Compagnie ferroviarie di far acquisto di canali. Protestarono contro l'estensione dei poteri che il progetto conferisce al *Board of Trade;* rammentarono che un capitale non inferiore agli 800,000,000 di sterline, ossia 20 miliardi di franchi, è impiegato nelle ferrovie, e sostennero che l'immissione diretta dello Stato negli affari delle Compagnie equivarrebbe alla confisca di questa proprietà.

A dispetto di questi discorsi, la Camera dei Lordi ha approvato il principio del progetto di legge, vale a dire, lo ha votato in seconda lettura. Tuttavia è probabile che il progetto possa venire, nel corso di questa sessione, davanti alla Camera dei Comuni. Ciò spiega che la sua adozione in seconda lettura non ha fermato il considerevole rialzo che si manifesta al Stock-Exchange sulle obbligazioni delle ferrovie.

Una nuova linea ferroviaria sotto la Severn. — A giorni verrà aperto completamente il servizio celere di transito fra Bristol e Cardiff, sotto la Severn. Mediante il nuovo *tunnel*, la cui costruzione occupò 14 anni, il viaggio fra Bristol e Cardiff venne abbreviato di quasi un'ora.

Le difficoltà che si temevano di incontrare nel passaggio dei treni furono tutte felicemente superate: l'aria si mantiene purissima in qualunque punto del *tunnel*: non si avverte assolutamente nessun effluvio; se le finestre restano aperte, durante il passaggio dei treni, non si risente altro inconveniente che la produzione di una corrente di aria fredda. Gli inconvenienti di alcune parti del sistema sotterraneo di Londra, di Box *tunnel* e di molti altri *tunnel* minori, non trovano riscontro in quello della Severn.

La ventilazione si effettua mediante una potente macchina, situata sulla sponda di Monmouthshire. Il ventilatore ha 40 piedi di diametro e 12 di larghezza, e può spingere nel *tunnel* 14,000 metri cubi d'aria al minuto.

Il giorno dell'apertura il ventilatore faceva 28 rivoluzioni al minuto, e l'enorme quantità d'aria che esso estraeva dalla parte media del *tunnel* era rimpiazzata da altrettanta che vi si precipitava dentro dai due imbocchi.

A convenienti distanze sono posti dei fanali. Il piano orizzontale è lungo metri 3 60, ed è difficile persuadersi, nell'attraversarlo, che si passi sotto la parte più profonda della Severn, forse a 50 e più metri sotto la chiglia di qualche bastimento. Salendo verso lo sbocco di Monmouthshire la velocità si rallenta però notevolmente: oltre alla pendenza vi è la corrente d'aria contraria al treno, in ogni modo l'intera percorrenza del *tunnel* viene normalmente effettuata in nove minuti circa.

Le pompe per l'estrazione dell'acqua sono potentissime, e possono estrarre più di 100 milioni di litri al giorno. Il *tunnel* venne rivestito di mattoni vetrificati, uniti con cemento, ne vennero impiegati circa 75 milioni.

Ferrovie Chinesi. — Lo *Standard* ha da Shanghai che il Hung Chang acconsenti per la costruzione della ferrovia che collegherà Lotai, Takù e Tientsin. L'impresa ed i lavori saranno diretti esclusivamente dai Chinesi. Questa decisione produsse un vivo disinganno fra gli agenti delle diverse società straniere.

Notizie diverse

Collegio arbitrale ferroviario. — A presidente del collegio degli arbitri fra il Governo e ciascuna delle Società ferroviarie è stato eletto il senatore Baldassarre Paoli, eminente magistrato in ritiro, il quale offre sotto ogni rapporto le più valide garanzie nel delicatissimo ufficio.

Congresso ferroviario internazionale. — Il ministro Genala nominò Peruzzi, Brioschi e Valsecchi a rappresentanti il Governo nel Congresso ferroviario internazionale, che avrà luogo a Milano nel venturo settembre. Altri tre rappresentanti si sceglieranno fra i funzionari dell'Amministrazione ferroviaria.

Esposizione toscana di materiali da costruzione. — Le Amministrazioni delle Società esercenti le tre grandi reti ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula hanno di comune accordo concesso che ai trasporti destinati fuori concorso all'esposizione regionale toscana di materiali da costruzione, decorazione ed opere di finimento, la quale avrà luogo in Firenze nel maggio p. v., siano applicabili le tariffe ridotte consentite in simili circostanze dalle tariffe in vigore. Le stesse facilitazioni sono state concesse pei viaggi degli espositori e dei giurati, con decorrenza, come per le merci, dal 16 del mese in corso.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 26 marzo 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 778
» »	Mediterranee		» 580,50
» »	Sicule		» 600
» »	Sarde (preferenza)		» 290
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 415
» »	Gottardo		» —
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 550
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 308
» »	Monte Cenere		» —
» »	Novara-Seregno		» 258,50
» »	Palermo Marsala-Trapani		» 320,50
» »	»	2ª emiss.	» 313,50
» »	Centrale Toscana		» 537
» »	Meridionali		» 330,50
» »	Sarde, serie *A*		» 327,50
» »	» serie *B*		» 322,50
» »	» 1879		» 327,50
» »	Pontebba		» 477
» »	Nord-Milano		» 277
» »	Meridionali Austriache		» 315,50

CONVOCAZIONI.

Società Anonima Canavese per la strada ferrata Torino-Cirè-Lanzo. — Assemblea generale ordinaria pel 20 aprile p. v. in una delle sale del palazzo municipale di Torino.

RIMBORSI.

Ferrovia del Gottardo. — Al 1° aprile del corrente anno sarà effettuato il rimborso delle obbligazioni della 3ª serie del prestito 5 p. 0[0.

ESTRAZIONI.

Compagnia Reale delle ferrovie Sarde. — Il 17 corrente ebbero luogo le seguenti estrazioni a sorte delle obbligazioni di questa Compagnia:

sedicesima estrazione di 176 cartelle obbligazioni della serie A;
settima estrazione di 367 obbligazioni emissione 1879;
sesta estrazione di 25 obbligazioni 1ª emissione 1882;
quinta estrazione di 50 obbligazioni 2ª emissione 1882.

PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle ferrovie Sarde. — Dal primo aprile p. v, saranno pagate dalla Compagnia presso tutte le tesorerie provinciali del Regno in L. 6,32:

La *cedola* n. 17 delle obbligazioni emissione 1879.
La *cedola* n. 11 delle obbligazioni 1ª emissione 1882.
La *cedola* n. 9 delle obbligazioni 2ª emissione 1882.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Roma (1° aprile, ore 11 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di ristauro alla gradinata della chiesa d'Aracoeli. Importo L. 19,408.42. Lavori compiuti entro tre mesi. Cauzione provvisoria L. 1000; definitiva L. 1700. Deposito per spese L. 400. Fatali 18 aprile ore 11 antimeridiane.

Prefettura della provincia di Palermo (4 aprile, ore 11 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto di taluni lavori di riparazione e miglioramento, occorrenti nel tronco della strada Nazionale Termini-Taormina, n. 70, compreso tra Caltavuturo e Petralia Sottana. Importo L. 41,025. Lavori ultimati entro 6 mesi. Cauzione provvisoria L. 2250; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Città di Vetralla (4 aprile definitiva). — Appalto dei lavori di complemento delle pubbliche fogne. Importo L. 11,841.26 (V. N. 8 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo (6 aprile, ore 10 antimeridiane, unica e definitiva). — Appalto dei lavori di difesa frontale a due tratte saltuarie dell'argine sinistro del Po di Venezia nelle località argine II Rettinella e Tiepolo inferiore in comune di Loreo. Importo L. 70,440. Cauzione provvisoria L. 3200; definitiva il decimo; deposito per spese L. 900. Aggiudicazione anche con un solo offerente.

Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo (7 aprile, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Oggetti di metallo fusi o fucinati, greggi, lavorati e misti durante gli anni 1887 e 1888. Importo L. 200,000. Deposito L. 20,000. Offerte anche al Ministero della marina o ad una delle Direzioni delle costruzioni navali del 2° e 3° dipartimento marittimo. Saranno ammessi a fare partito soltanto i proprietari e rappresentanti legalmente riconosciuti di stabilimenti nazionali.

Prefettura della provincia di Padova (9 aprile, ore 10 antimeridiane, definitiva). — Appalto del lavoro di rifornitura di attrezzi ed utensili, per la difesa dalle piene, nei magazzini idraulici delle 4 sezioni del circondario idraulico di Este. Importo ridotto L. 45,410.62 (V. N. 4 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e prefettura di Caserta (9 aprile, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla quadriennale manutenzione (dal 1° luglio 1887, e più precisamente dal giorno dell'effettiva consegna, al 30 giugno 1891) dei canali di bonifica nella sezione in destra del Volturno, della complessiva lunghezza di chilometri 220,381, per la presunta annua somma di L. 49,420. Cauzione provvisoria L. 6000; definitiva mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e prefettura di Massa e Carrara (11 aprile, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale n. 38, da Aulla al confine Mantovano, compreso fra il ponte di Soliera ed il valico del Cerreto della lunghezza di m. 20,170.90, esclusa la traversa dell'abitato di Soliera, per la presunta annua somma di L. 14,817.10. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e prefettura di Bologna (11 aprile, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale, n. 40, dal Modenese al Fiorentino con diramazione alla Porretta, compreso fra il ponte Orsigna ed il piazzale della stazione ferroviaria di Porretta (m. 15,783) per la presunta somma di L. 15,720. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e prefettura di Reggio Emilia (11 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale n. 38, da Aulla a Gualtieri, compreso fra il valico dell'Apennino, confine con la provincia di Massa Carrara e la borgata di Migliara, della lunghezza di metri 46,684, escluse le traverse degli abitati di Collagna, Busana, Cervarezza, Croce e Bagnolo nei Monti, per la presunta annua somma di lire 27,580. Cauzione provvisoria L. 2,500; definitiva, mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Idem (11 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale n. 38 da Aulla a Gualtieri, compreso fra la borgata di Migliara e la città di Reggio Emilia (m. 33,447) escluse le traverse degli abitati di Casina, Pecorile e Puianello, per la presunta somma di L. 23,490. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva mezz'annata del canone annuo d'appalto. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e prefettura di Firenze (12 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale n. 40, dal Modenese al Fiorentino con diramazione per Porretta, compreso fra la Porta al borgo di Pistoia e le Piramidi, confine con la provincia di Modena, con diramazione per Porretta da ponte Petri al ponte sull'Orsigna, confine con la provincia di Bologna, della lunghezza di metri 53,043.43, esclusa la traversa di S. Marcello Pistoiese, per la presunta annua somma di lire 42,800. Cauzione provvisoria L. 3000; definitiva, mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Direzione del Genio Militare d'Alessandria (12 aprile, ore 11 ant., unica e definitiva). — Appalto dei lavori di completamento della nuova caserma per un reggimento di fanteria nella piazza di Tortona, ascendenti a L. 700,000, da eseguirsi nel termine di giorni seicentocinquanta dalla data del verbale di consegna. Deposito lire 70,000. Offerte a tutte le Direzioni territoriali od uffici da esse dipendenti.

Ministero dei L. P. e prefettura di Porto Maurizio (12 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) dell'unico tronco della strada nazionale n. 32, dalla strada provinciale del litorale, presso il ponte di Ventimiglia sul Roia, al confine francese alla metà del ponte sul rio Vallone (metri 21,178.55) per la presunta annua somma di L. 14,506.59. Cauzione provvisoria L. 3000; definitiva, mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e prefettura di Torino (12 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del primo tronco della strada nazionale n. 22, detta del Gran S. Bernardo, compreso fra il ponte Vecchio del Borghetto e la Cappella di S. Girolamo oltre Bard (metri 22,115) escluse le traverse d'Ivrea, Borgofranco e Pont S. Martin, per la presunta annua somma di lire 21,013.47. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva, mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15

Prefettura di Salerno (16 aprile, ore 10 ant., definitiva). — Appalto dei lavori di riordinamento dell'infimo tronco del torrente Lavinaio nell'Agro Nocerino. Importo ridotto L. 49,658.47 (V. N. 10 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un grande solaio metallico per conto dell'on. Marchese Gallo in Napoli.

Municipio di Afragola. — L'appalto per l'allargamento e sistemazione della strada comunale delle Cinque Vie, nell'asta del 10 marzo in Afragola fu aggiudicato al signor Raffaele Cataldo, domiciliato in Afragola, per L. 45831.04 (V. N. 9 del *Monitore*).

Municipio di Cagli. — L'appalto per la costruzione del ponte sul Candiliano, nell'asta a Cagli, fu aggiudicato al signor Lorenzini Costantini, domiciliato a Cagli, per L. 61,910.28 (V. N. 5 del *Monitore*).

Municipio di Carrara. — L'appalto per i lavori di sterro, opere murarie ed accessorie per la costruzione della nuova strada dalla Lugnola al Cimitero di Marcognano, nell'asta del 15 marzo a Carrara fu aggiudicato al signor Gustavo Rosazza, domiciliato a Torino, col ribasso del 12 0[0 su L. 85,579.18 (V. N. 10 del *Monitore*).

Prefettura di Padova. — L'appalto per i lavori di rialzo ed ingrosso banca argine sinistro Adige, Drizzagno, Rocchi in Comune di Masi, nell'asta del 10 marzo a Padova fu aggiudicato al signor Bonetti Luigi di Catterino, domiciliato ad Este, per L. 61,286.40 (V. N. 9 del *Monitore*).

Prefettura di Genova. — L'appalto per la sistemazione del terzo tronco della strada comunale da Vallego verso Casanova Lerona, nell'asta del 15 marzo a Genova fu aggiudicato al signor Luigi Lagorio, domiciliato a Genova, per L. 39,593.91.

Prefettura di Ferrara. — L'appalto per la sistemazione della banca Froldo Fenilazzo nell'asta a Ferrara fu aggiudicato al signor Bergamini Gaetano, domiciliato a Ferrara, per L. 12,750.93.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

7ª Decade — Dal 1º al 10 marzo 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	873.880 36	41.149 40	262.908 77	1.180.713 34	28.404 55	2.387.056 42	4.006 00	595 87
1886	822.462 47	35.688 30	220.915 71	1.113.101 56	31.752 22	2.223.920 26	4.006 00	555 15
Differenze nel 1887	+ 51.417 89	+ 5.461 10	+ 41.993 06	+ 67.611 78	— 3.347 67	+ 163.136 16	»	+ 40 72
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.					
1887	5.362.504 94	248.726 61	1.923.412 00	8.010.971 40	212.614 54	15.758.229 49	4.006 00	3.933 66
1886	4.882.706 64	227.197 81	1.541.126 34	7.737.093 52	245.236 10	14.633.360 41	4.006 00	3.652 86
Differenze nel 1887	+ 479.798 30	+ 21.528 80	+ 382.285 66	+ 273.877 88	— 32.621 56	+ 1.124.869 08	»	+ 280 80
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	29.845 30	850 60	5.076 20	26.984 70	1.044 75	63.801 55	704 00	90 63
1886	19.076 20	365 32	1.319 50	11.642 34	624 15	33.027 51	422 00	78 26
Differenze nel 1887	+ 10.769 10	+ 485 28	+ 3.756 70	+ 15.342 36	+ 420 60	+ 30.774 04	+ 282 00	+ 12 37
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.					
1887	186.653 69	4.238 37	23.627 15	119.599 85	5.951 27	340.070 33	701 93	484 48
1886	115.149 90	1.968 06	8.917 52	52.719 38	4.070 53	182.825 39	422 00	433 24
Differenze nel 1887	+ 71.503 79	+ 2.270 31	+ 14.709 63	+ 66.880 47	+ 1.880 74	+ 157.244 94	+ 279 93	+ 51 24

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO		
	1887	1886	*Differenze* nel 1887	1887	1886	*Differenze* nel 1887
Viaggiatori	1.904 65	1.757 50	+ 147.15	10.283 40	9.679 50	+ 603 90
Merci	806 15	720 20	+ 85 95	4.673 92	4.410 95	+ 262 97
Introiti diversi	117 10	»	+ 117 10	758 65	»	+ 758 65
Totali	2.827 90	2.477 70	+ 350 20	15.715 97	14.090 45	+ 1.625 52

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dall'11 al 20 Marzo 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	3.116 25	13.112 30	1.023 95	3.491 40	872 70	3.174 20	1.689 90	3.542 25	4.353 40	1.180 80	597 00
Bagagli	63 20	238 55	24 50	21 50	8 25	71 65	4 80	14 15	30 25	18 05	13 55
Merci Gr. Velocità.	341 55	810 00	82 25	326 35	141 65	183 15	14 75	36 35	245 00	67 60	—
Id. Picc.Vel.Acc.	29 40	698 85	5 55	32 05	—	23 65	—	—	—	18 00	—
Id. Picc. Veloc.	2.967 45	4.132 25	758 60	3.880 65	1.633 05	1.420 15	815 95	287 00	153 60	152 15	—
Totali	6.517 85	18.991 95	1.894 85	7.751 95	2.655 65	4.872 80	2.525 40	3.879 75	4.782 25	1.436 60	610 55

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 1º al 10 Marzo 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1887	107.443 60	4.041 70	9.333 80	101.769 41	1.981 98	224.570 49
1886	102.543 64	2.639 42	9.279 96	103.666 10	2.009 80	220.138 92
Differenze	+ 4.899 96	+ 1.402 28	+ 53 84	— 1.896 69	— 27 82	+ 4.431 57
	Dal 1º Luglio 1886 al 10 Marzo 1887.					
1886-87	2.818.214 67	61.955 32	290.185 04	2.750.651 84	53.571 18	5.974.578 05
1885-86	2.399.918 39	53.488 40	260.556 37	2.723.152 69	52.490 89	5.489.606 74
Differenze	+ 418.296 28	+ 8.466 92	+ 29.628 67	+ 27.499 15	+ 1.080 29	+ 484.971 31

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER** e **C.**

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni·

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Siniгaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione — **NAPOLI**, *24, Strada Medina*

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 al Gennaio 1884.

		Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull'*Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Busento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull'*Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Sbusione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	66
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» di S. Lorenzello	27
Id. sulla *Medusa*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mungari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pan olfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scacciotti* e *Catona* (Rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 ponti sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e strada *Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni ad Iatra*	» di Novara	84
Ponte sull'*Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio e a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Rinsillo* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» »	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (?)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull'*Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima*, *Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrazia*	» di Catanzaro	1116
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca*, *Forza d'Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	» »	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	68
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	149
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Reggie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadott e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» »	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

		lunghezza metri
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara-Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	46
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (?) a Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
Id. *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (?)	» Parma-Spezia	434
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (?)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Siva* (H)	» Belluno-Urbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina-Matelica	23
N. 4 ponticelli	» Civitanova-Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno*, ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti-Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli-Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo-Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e N. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Cannitello* (G)	» »	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platano* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofranco-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta Canicattì	12
N. 21 ponti e ponticelli, per la	» Diramazione Vallelunga	161
Ponte sul *Morello*	» Lercara Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 ponticelli per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli, per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Impresa Legnazzi	12
Ponte sul *Vignerla*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Antirella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	Tramways di Bari	48
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Süe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferrovia privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (?)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (?) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 786 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	98

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di metri **30,040**

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate a l'aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — (H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — (L) *Ad arco.* (*Segue*).

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Morcone, Larino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellamare*, per le *Officine e Magazzini in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferrovie Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale* di Napoli	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti* . . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gasometro di Roma* .	Società Anglo-Romana	1934
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia, Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania, Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*.	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Generali di Messina*.	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale* in *Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir. in Roma* .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tetto e e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hotel*	Grand-Hotel Napoli	206
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. tettoia per le officine di . . .	Castellamare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 927,77

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gasometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di N. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonnellate di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e Tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima, Firenze - Capitale L. 230 milioni interamente versato.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7,50, maturante il 1° aprile p. v., sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione.

a FIRENZE	*presso*	*la* Cassa Centrale	in L.	6 30
» ANCONA	»	*la* Cassa dell'Esercizio	»	6 30
» BOLOGNA	»	Id. Id.	»	6 30
» NAPOLI	»	*la* Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6 30
» PALERMO	»	*i Signori* I. e V. Florio	»	6 30
» LIVORNO	»	*la* Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6 30
» GENOVA	»	*la* Cassa Generale	»	6 30
» TORINO	»	*la* Società Gen. di Credito Mobiliare Ital.	»	6 30
» ROMA	»	Id. Id.	»	6 30
» MILANO	»	*la* Banca di Credito Italiano	»	6 30
» VENEZIA	»	*i Signori* Jacob Levi e Figli	»	6 30
» PARIGI	»	*la* Società Gen. di Credito Ind. e Comm.	Fr.	6 30
	»	*la* Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6 30
	»	*la* Banca di Sconto di Parigi	»	6 30
» GINEVRA	»	*i Signori* Bonna e C.	»	6 30
» BASILEA	»	» de Speyr e C.	»	6 30
» BRUXELLES	»	*la* Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6 30
» BERLINO	»	*il Signor* Meyer Cohn	»	6 30
	»	*la* Banca Tedesca in Berlino	»	6 30
» FRANCOFORTE S/M	*presso*	*il Signor* B. H. Goldschmidt	»	6 30
» AMSTERDAM	*presso*	*la* Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fl.	2 96
» LONDRA	*presso*	*i Signori* Baring Brothers e C.	Lst.	0 5 1/2

Firenze, 15 marzo 1887. LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX — Sabato, 2 Aprile 1887 — NUM. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

STRADA FERRATA CENTRALE
E TRAMVIE DEL CANAVESE

Il 17 marzo u. s. ebbe luogo in Torino l'assemblea generale degli azionisti della Società anonima della Strada ferrata Centrale e Tramvie del Canavese. L'adunanza, a cui erano rappresentate 10,000 azioni, fu tenuta sotto la presidenza del comm. Noli, presidente del Consiglio d'amministrazione.

La Relazione, che pubblichiamo qui appresso, letta dall'egregio ingegnere cav. Adolfo Pellegrini, amministratore delegato, ragguaglia sui provvedimenti adottati per agevolare le comunicazioni del Canavese con Torino e rende conto dei risultati ottenuti nell'annata 1886, risultati veramente soddisfacenti e che noi auguriamo eguali a tutte le ferrovie consimili.

Ecco la Relazione, che fu approvata all'unanimità dall'assemblea:

Signori,

L'anno scorso vide svilupparsi più intensa la crisi industriale che incominciava già ad accentuarsi nel 1885, per cui i trasporti merci sulla nostra linea, anzichè seguire il progressivo incremento verificatosi nei tre esercizi precedenti, diminuirono in confronto dell'anno 1885 di mille tonnellate.

Il vostro Consiglio d'Amministrazione cercò di neutralizzare quella deficienza agevolando le comunicazioni con Torino alle popolazioni del Canavese, colla introduzione di una quinta coppia di treni in coincidenza a Settimo colle fermate dei treni diretti che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Rete del Mediterraneo, con opportuna disposizione, stabiliva sino dal 16 marzo 1886.

L'esito di questo ardito provvedimento giustificò pienamente le previsioni nostre, in quanto che l'aumento nel movimento dei viaggiatori fu tale da compensare non solo le maggiori spese di trazione dovute all'accresciuta percorrenza dei treni sulla linea sociale, ma anche da colmare la deficienza nel trasporto delle merci a piccola velocità, per cui siamo lieti di annunziarvi che i risultati finanziarii dell'esercizio 1886 non furono inferiori a quelli dell'anno precedente e conseguentemente è identica la ripartizione degli utili netti.

Manutenzione Ferrovia Settimo-Rivarolo. — Abbiamo proseguito e completate durante l'esercizio scorso le opere di risanamento del binario principale iniziate sin dall'acquisto della Ferrovia, per cui le condizioni dell'armamento sono oggidì ottime e non avremo ormai negli esercizi futuri da sostenere che le spese di ordinaria manutenzione, cessando quella anormale rifornitura di traversi che sinora gravò sul nostro bilancio.

Nelle spese di manutenzione è pure compresa quella straordinaria di ricostruzione del ponte sul Rivo S. Gallo rovesciato dall'improvvisa quanto poderosa tromba d'acqua che allagò completamente, al 28 maggio 1886, la pianura fra Volpiano e Settimo. Nella costruzione del nuovo ponte ne fu aumentata la luce, onde premunirci contro ogni possibile conseguenza di altre simili alluvioni.

E ci è grato dovere il tributare lodi al Direttore ed all'Ispettore dell'esercizio pella solerzia da essi dimostrata nel provvedere all'immediata costruzione di ponte in legno provvisorio per cui, ventiquattr'ore dopo la piena, i carri-merci potevano nuovamente transitare senza trasbordo sull'intiera linea.

Esercizio. — Regolare e senza alcuna anormalità fu il servizio dei treni durante il 1886 e quantunque sia stata dal vostro Consiglio estesa l'esistente assicurazione contro gli infortuni sul lavoro pell'inabilità permanente, anche ai casi d'infermità temporaria, nessuna indennità ebbesi a reclamare dalla Cassa Nazionale stante l'incolumità assoluta del nostro personale.

Quattordici furono i treni speciali in occasione di feste o di richieste di comitive, quattro treni speciali pella Famiglia Reale, fra i quali ci piace segnalarvi quello del

16 agosto 1886 per S. M. il Re, che proseguì direttamente da Torino a Cuorgnè senza trasbordo, impiegando nel percorso un'ora e 15 minuti.

Costruzione della Ferrovia Rivarolo-Castellamonte. — Il 18 marzo 1886 ci fu accordata con Decreto Reale n. 3779 (serie 3ª) la concessione per anni novanta della Ferrovia Rivarolo-Castellamonte, in base alla convenzione delli 5 stesso mese che vi presentiamo quale allegato a questa relazione.

I lavori furono sollecitamente iniziati e si trovano oggidì così innoltrati da farci sperare di inaugurarne l'esercizio entro il primo semestre del corrente anno.

Il vostro Consiglio d'Amministrazione avendo ottenuto dal Banco di Sconto e di Sete l'apertura di un conto corrente a condizioni favorevoli, ritenne conveniente non richiedervi alcun versamento di decimi sulle azioni sino ad opera compiuta, e la nostra Società ebbe con tale agevolezza nuova prova della benevolenza di questo potente Istituto bancario a favore della nostra Impresa.

Dal conto delle spese di costruzione finora sostenute che vi presentiamo, rileverete che la somma esposta al 31 dicembre ascende a lire 425,855.95 e possiamo fin d'ora presumere che il conto complessivo della linea non oltrepasserà il preventivato.

Tranne la fornitura delle rotaie d'acciaio, che fu affidata alla Ditta John Cockerill di Seraing, e quella delle locomotive, che fu accordata alla Ditta Henschel e Sohn di Cassel, che già nel 1882 ci somministrava le macchine che ci prestano così lodevole servizio, tutte le altre furono affidate all'Industria Nazionale.

Prodotti. — Secondo il consueto, passeremo ora ad esaminare i prodotti netti dalle tasse erariali e di bollo ottenuti nel decorso esercizio, ponendoli a confronto con quelli ricavati nei tre anni precedenti.

PRODOTTI	1883			1884			1885			1888		
	Chilometri esercitati: 33 » percorsi: 93239			Chilometri esercitati: 33 » percorsi: 101095			Chilometri esercitati: 33 » percorsi: 100835			Chilometri esercitati: 33 » percorsi: 116549		
	Totali	per chilom. esercitato	per chilom. percorso	Totali	per chilom. esercitato	per chilom. percorso	Totali	per chilom. esercitato	per chilom. percorso	Totali	per chilom. esercitato	per chilom. percorso
Viaggiatori	144996 01	4393 81	1 55	172185 63	5217 74	1 70	159578 30	4835 70	1 58	172870 06	5238 48	1 48
Bagagli	1656 03	50 18	0 02	2024 38	61 35	0 02	2432 60	73 71	0 02	2292 50	69 47	0 02
Merci	86751 37	2628 84	0 93	99416 20	3012 61	0 98	123679 41	3747 86	1 23	119181 »	3611 54	1 02
Introiti diversi	14425 05	437 12	0 15	23532 98	713 12	0 23	29089 84	881 51	0 29	33721 30	1021 87	0 29
Totali . . .	247828 46	7509 95	2 65	297159 19	9004 82	2 93	314780 15	9538 78	3 12	328064 86	9941 36	2 81

Il prodotto complessivo dei viaggiatori superò di lire 13,291.76 quello ottenutosi nel 1885 ed è anche maggiore di quello avutosi nel 1884 in cui vi fu l'Esposizione Nazionale.

Sui bagagli e le merci fuvvi invece diminuzione di lire 4638.51 compensata da un aumento di L. 4631.46 negli introiti diversi, dimodochè in totale l'esercizio 1886 ci diede un maggior incasso di L. 13,284.71 sul precedente.

Il prodotto medio di ogni chilometro di Ferrovia e Tramvia cumulativamente esercitati fu di L. 9,941.36, cioè il massimo che sinora abbiamo ottenuto. Quello della sola tramvia fu di L. 5,479.64, in aumento cioè di L. 350.06 sul prodotto chilometrico del 1885.

Circolarono sulla linea sociale l'anno scorso n. 3533 treni, cioè n. 472 in più del precedente. Ogni treno ci diede un provento medio di L. 92.85, ossia un introito di L. 2.81 per ogni chilometro percorso.

Movimento Viaggiatori. — Si trasportarono nell'anno n. 184,769 viaggiatori con aumento di n. 23,249 sul 1885.

La proporzione dei biglietti di 1ª classe fu dell' 11 per cento rispetto a quelli di 2ª classe; quelli a prezzo ridotto rappresentano il 24 per cento del numero complessivo.

Il percorso medio d'ogni viaggiatore di 1ª classe fu di 26 chilometri, con aumento di chilometri 2 rispetto al 1885; la percorrenza media di ogni viaggiatore di 2ª classe fu di chilometri 20, con aumento di un chilometro sull'anno antecedente.

Prodotto Viaggiatori. — Il prodotto medio d'ogni viaggiatore di 1ª classe fu di L. 1.58 e di L. 0.87 quello d'ogni viaggiatore di 2ª classe, e quello medio di ogni viaggiatore, sia di 1ª che di 2ª classe, compresi i militari, fu di L. 0.93, corrispondente a 0.045 per chilometro percorso.

Merci. — Di 33,016 tonnellate fu la quantità trasportata in merci a piccola velocità durante l'esercizio scorso, con percorrenza media di 27 chilometri e diminuzione di un chilometro in confronto del 1885, il che dipende dalla minor quantità di vagoni merci a destinazione di Cuorgnè.

Spese d'esercizio. — Paragoniamo ora le spese d'esercizio con quelle sostenute nel triennio precedente:

SPESE	1883			1884			1885			1886		
	Chilometri esercitati: 33 » percorsi: 93239			Chilometri esercitati: 33 » percorsi: 101095			Chilometri esercitati: 33 » percorsi: 100835			Chilometri esercitati: 33 » percorsi: 116549		
	Totali	per chilom. esercitato	per chilom. percorso	Totali	per chilom. esercitato	per chilom. percorso	Totali	per chilom. esercitato	per chilom. percorso	Totali	per chilom. esercitato	per chilom. percorso
Amministrazione e Spese generali	27709 03	839 67	0 30	34231 70	1040 05	0 34	45703 08	1384 94	0 45	52764 48	1598 92	0 45
Sorveglianza e Manutenzione	39458 55	1195 71	0 42	50152 12	1519 76	0 50	46138 06	1398 12	0 46	48121 81	1458 24	0 41
Movimento e Traffico	31821 51	964 29	0 34	29530 54	894 36	0 29	28345 20	858 95	0 28	31774 64	962 87	0 27
Trazione e Materiale	46356 74	1404 75	0 49	50791 84	1539 15	0 50	50540 45	1531 52	0 50	51931 31	1573 67	0 45
Totali . . .	145345 83	4404 42	1 54	164796 20	4993 82	1 63	170726 79	5173 53	1 69	184592 24	5593 70	1 58

L'aumento delle spese complessive in confronto del 1885 fu di L. 13,865.45 ed in queste sono comprese L. 3,491.45 per maggiori imposte e tasse, la ricostruzione del ponte sul torrente S. Gallo, già accennatavi precedentemente ed i miglioramenti al nostro personale.

Malgrado ciò le spese d'esercizio rispetto agli introiti non furono che del 56.20 per cento, la spesa per ogni convoglio di L. 52.24, e quella per treno chilometrico di L. 1.58, cioè inferiori a quelle sostenute nel 1885, che erano di L. 55.77 per cadun treno e di L. 1.69 per treno chilometrico.

Durante l'anno i treni percorsero complessivamente chi-

lometri 116,549, cioè chilom. 15,714 in più che nel 1885. Le nostre tre macchine sono in ottimo stato; a due di esse si surrogarono i cerchioni con altri nuovi forniticì dalla Ditta Henschel, e la relativa spesa in L. 1,538.40 è pur compresa nelle ordinarie d'esercizio.

Il combustibile consumato per la trazione dei treni fu di tonnellate 500,645, corrispondente a chilogrammi 4,295 e ad una spesa di 0.153 per treno chilometrico utile.

Gli olii e grassi impiegati per le locomotive ascesero a chilogrammi 3.680, cioè a chilogrammi 1 circa per convoglio ed a una spesa di L. 0.023 per chilometro percorso.

Bilancio e Conto Esercizio 1886. — Nel bilancio che vi è presentato rileverete, oltre alla solita diminuzione di costo della linea sociale per l'ammortamento delle azioni estratte, una riduzione maggiore di costo della tramvia Rivarolo-Cuorgnè, derivante dall'alienazione di alcuni stralci di terreno rimastici in seguito alle espropriazioni per la sua costruzione.

Alcuni appezzamenti sono tuttora disponibili e li alieneremo man mano chè si riceveranno convenienti offerte, solo modo di realizzarli a condizioni soddisfacenti.

I proventi dell'esercizio depurati dalle tasse erariali e di bollo ascesero a L. 328,064.86, alle quali aggiungendo le L. 1,760.15, rimanenza a nuovo del bilancio precedente, risulta nella complessiva somma di L. 329,825.01 l'attivo al 31 dicembre 1886.

Sottraendone le spese d'esercizio in L. 184,592.24 e le le L. 3,491 per l'ammortamento delle n. 13 azioni da estrarsi oggi, abbiamo il residuo netto di L. 141,741.77.

Prelevando da questa somma il 5 p. 0[0 da portarsi alla riserva e le prelevazioni statutarie, rimangono disponibili L. 125,812.50, che permettono una ripartizione di L. 10.50 per azione, rimanendo il saldo di L. 2,115.87 da portarsi in conto nuovo al 1° gennaio 1887.

Coll'approvazione di questo bilancio si intenderà perciò approvata la distribuzione al 1° aprile p. v. di un primo dividendo di L. 7.50 per caduna azione, rappresentante il 5 p. 0[0 sul capitale versato, e quella di un secondo di L. 3 al 1° ottobre 1887, da distribuirsi sia alle azioni ordinarie che a quelle di godimento.

Secondo le precedenti consuetudini, il vostro Consiglio prelevò sulle spese d'esercizio una somma che, aggiunta al 6 per cento d'interessenza attribuita dallo Statuto sociale al personale, permettesse di convenientemente premiare l'attivitià e lo zelo di quelli fra i nostri impiegati che se ne dimostrarono meritevoli e maggiormente contribuirono al buon andamento dell'azienda sociale.

Nomina di due Amministratori, tre Sincaci e due Supplenti. — Sarete quindi chiamati a procedere alla elezione di due Amministratori, l'uno dei quali, il sig. comm. Corrado Noli, scaduto in via normale, e l'altro, il sig. Egidio Zanaroli, eletto dal Consiglio a tenore dell'ultimo alinea dell'art. 10 dello statuto sociale, in surrogazione del signor cav. ing. Achille Mondino, che rassegnava le sue dimissioni con vivo rincrescimento di noi tutti e fu irremovibile nel mantenerle.

Scadono pure d'ufficio i Sindaci signori

Bobba Avv. Pietro.
Scavia Avv. Uff. Giovanni.
Veggi Luigi.

ed il Sindaco supplente signor

De-Planta Cav. Adolfo.

Dovremo conseguentemente procedere alla nomina di tre Sindaci effettivi e di due Sindaci supplenti.

Estrazione di N. 13 *azioni da ammortizzarsi.* — In ultimo procederemo alla estrazione a sorte di n. 13 azioni sociali da ammortizzarsi. Queste verranno ritirate e pagate al 1° ottobre prossimo e rilasciate ai portatori le corrispondenti azioni di godimento.

Il Consiglio d'Amministrazione.

LE STRADE FERRATE
DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

(*Contin. — V. Num. 11*).

ESERCIZIO COMMERCIALE.

Organizzazione. — Il servizio dell'esercizio commerciale è completamente separato dal servizio dell'esercizio tecnico.

Ognun d'essi costituisce una Direzione indipendente, sotto gli ordini del Presidente della Compagnia. La Direzione dell'Esercizio commerciale è essa stessa costituita in due grandi divisioni, alla testa di ciascuna delle quali si trova un Capo che porta il titolo di Agente generale (*General passengers Agent-General freight Agent*). Queste divisioni concernono l'una il traffico dei viaggiatori, l'altra il traffico delle merci (1). Sotto gli ordini degli Agenti generali si ripartisce un personale più o meno numeroso di agenti inferiori che vanno a cercare il cliente a domicilio, gli vantano il buon prezzo del trasporto, raccolgono i suoi reclami, gli propongono dei prezzi particolari, regolano le liti, ecc. Tutto ciò, in materia di merci, non differisce sensibilmente, salvo gli accordi particolari, dalle funzioni degli agenti commerciali delle Compagnie francesi, salvo che essi sono più numerosi. Ma l'originalità sta nel fatto che i trasporti dei viaggiatori sono l'oggetto dei medesimi tentativi e delle stesse sollecitazioni. In tutte le occasioni (creazione di un treno di piacere, prezzi ridotti di escursioni, feste locali, *meeting*, rappresentazioni straordinarie nei teatri delle grandi città, a pertura di un panorama, di cui gli Americani sembrano amanti, poichè ve n'ha dappertutto, ecc.). Gli agenti reclutatori si mettono in campagna colle tasche piene di biglietti. Essi percorrono le città ed i borghi, visitano le fattorie, fanno l'articolo, e ritornano spesso con un importante messe di *green backs*.

Ciò che condusse alla organizzazione così completa del servizio commerciale è certamente la concorrenza che si

(1) Giacchè ho occasione di parlare dell'organizzazione del personale superiore, quantunque non sia questo il luogo opportuno, completo colla presente nota ciò che si può dire, in generale, sull'organizzazione della Direzione dell'Esercizio tecnico. Il Direttore (*General manager*) ha sotto i suoi ordini i tre servizi della via, Materiale, Trazione e Movimento, con un rappresentante di grado elevato, aggiunto presso di lui, di ciascuno di questi servizii, non tanto come capo del servizio, quanto come consigliere tecnico. La rete della Compagnia è suddivisa, quando ha una certa importanza, come quella della Pensilvania, in sezioni, delle quali ognuna è sotto gli ordini di un Direttore locale (*General superintendent*) che ha ancora la direzione di tutti i servizii, con un capo d'ognuno sotto di sè. Infine, ogni sezione comprende un certo numero di divisioni, delle quali il capo, specie d'Ispettore principale (*Division superintendente*) esercita pure il suo comando sui tre rami. Per tal modo si assicura una unità completa d'azione negli affari locali correnti; e, quanto alle grandi questioni riguardanti esclusivamente un medesimo servizio, esse possono essere trattate dagli agenti superiori di questo servizio e ricevere una soluzione d'insieme.

fanno le Compagnie. Se una di esse rinunciasse ad impiegare questi mezzi d'azione, vedrebbe sfuggirle una notevole parte della clientela, merci e viaggiatori, che verrebbe assorbita dalle Compagnie vicine, le reti delle quali si allacciano colle sue e servono generalmente gli stessi centri principali. Sono dunque per essa questioni di vita o di morte. Ma, a quanto pare, questa attiva propaganda non ha determinato, almeno per parte dei viaggiatori, un movimento apprezzabile. In Francia, dove il pubblico non è esposto alle nostre sollecitazioni e non si muove che di propria iniziativa, abbiamo un numero di viaggiatori, in ragione d'abitanti, di pôco inferiore a quello degli Stati-Uniti (5 *viaggiatori in Francia*, 6 *viaggiatori in America*).

Presso di noi però non esistono le medesime cause: le Compagnie, facendo servizio ciascuna in regioni ben definite, non si fanno concorrenza se non sulle loro frontiere comuni; ma ivi sono legate dalle loro tariffe, per la maggior parte chilometriche, e dall'obbligo dell'omologazione.

Noi dobbiamo solo temere la concorrenza della navigazione, e disgraziatamente essa non è da trascurarsi. Noi la possiamo combattere non a colpi di tariffa, ma con un buon servizio d'esercizio e con facilitazioni. Il miglior agente commerciale che si possa utilizzare per ciò è il capo-stazione. È lui che sa prima di tutti se il traffico ci rimane, oppure se scompare; lui che può informare il cliente, ricevere le sue osservazioni e farne parte al suo servizio centrale. Egli ha però a sua disposizione mille piccoli mezzi, che non sono meno efficaci. Trattando con prontezza e senza ruvidezza le liti, mostrandosi arrendevole sui magazzinaggi, proponendo di mitigare le penalità per ritardi sulle diramazioni particolari, usando anche coi viaggiatori modi gentili, del che il commerciante gliene tien conto, egli può far molto. In tal modo, non senza motivo, in tutte le Compagnie francesi il traffico è annesso all'esercizio.

Aggiungiamo che in America l'incarico del capo-stazione è quasi nullo rispetto al pubblico. Come ho già detto, è un telegrafista e nulla più. Esso non può adunque rendere gli stessi servizi.

TARIFFE. — Alcuni atti di concessione fissano dei massimi di tariffa, altri non ne fanno cenno.

Nessuna omologazione è necessaria; nessuna pubblicità è prescritta; una tariffa abbassata oggi, può essere aumentata domani.

Le convenzioni particolari sono autorizzate e sono divenute la regola per i trasporti importanti. Gli agenti commerciali hanno, a tal riguardo, molta libertà d'azione; essi non si fanno scrupolo di prelevare la loro parte dalle concessioni che essi accordano, e le considerevoli fortune fatte da certuni di essi hanno stupito il pubblico e le Compagnie. Si può dire che le tariffe ufficiali non si applicano che ai trasporti di dettaglio e ai piccoli commercianti (1).

Quanto al tasso di queste tariffe, esso è molto variabile. Elevato dove non vi è concorrenza, esso è molto basso sulle grandi linee di trasporto, sulle quali, non è ancora molto tempo, si faceva una concorrenza sfrenata tra le differenti linee, che fanno capo ad un medesimo punto. Ma, anche su queste, le stazioni intermedie non godono del privilegio accordato alle stazioni estreme.

Considerate nel loro insieme, le ferrovie americane hanno trasportato nel 1884 la tonnellata media di merci al chilometro, al prezzo di centesimi 3.60. Il trasporto corrispondente fu in Francia, nell'anno 1883, di centesimi 5.73.

Se dal servizio delle merci passiamo al servizio dei viaggiatori la proporzione diviene inversa. L'Americano che viaggia paga, in media, centesimi 7.6 per chilometro percorso, e il Francese, invece, centesimi 4.8 (*dedotta l'imposta*). È ben vero che il primo gode, per questo prezzo, comodità sconosciute al secondo.

In America non v'ha che una classe; le vetture a corridoio centrale e a doppia sospensione, hanno circa 15 m. di lunghezza e contengono da 56 a 62 posti; ognuna ha una ritirata, un lavatoio ed una fontana che fornisce dell'acqua ghiacciata. Ogni sedile è indipendente e si può collocare ove aggrada.

La completa mancanza dei sostegni per i bagagli, che è una conseguenza della disposizione dei sedili, stupisce gli Europei. Essa non disturba il pubblico, il quale non ha guarî l'abitudine di portare con sè colli alla mano e che, per effetto del trasporto gratis dei bagagli, di cui parlerò un po' più innanzi, non ha nessun motivo per non confidarli, salvo il puro necessario, alla ferrovia.

Le vetture sono generalmente riscaldate con una o due stufe, poste in mezzo o alle estremità, alcune hanno un termo-sifone. Esse sono illuminate in tutti i modi possibili; candele, olio vegetale, olio minerale, essenze, gaz.

Indipendentemente da queste vetture ordinarie, le Compagnie hanno tutte in servizio delle vetture di lusso. Alcune volte è un materiale fornito dalla Compagnia *Pullmann* (che è il caso più frequente), altre volte è un materiale loro speciale.

Alcuni treni ordinari hanno una o due vetture di lusso. I grandi treni diretti sono composti esclusivamente di queste vetture, che sono di una grande comodità (*water-closet*, *lavabos*, *smoking-saloons*, *ladies saloons*) e che nella notte si trasformano in dormitorii con eccellenti lettucci. Vi ha sempre nel treno un *dining-car*, dove si mangia generalmente molto bene ed a buon prezzo. Uno di questi pasti, che non ha altri limiti che l'appetito dei viaggiatori, (potendosi domandare tutti i piatti che figurano sulla carta), costa quasi dappertutto un dollaro; alcune Compagnie lo mettono anche a 75 cents. (fr. 3.75). Non si può diversamente spiegare questo prezzo che pensando al cattivo stato degli stomaci americani, che non permette loro di abusarne (1). Per aver diritto a salire in una vettura di lusso bisogna, prima di tutto, pagare alla Compagnia un supplemento che varia dal 20 al 30 0[0 (2). Si paga in seguito, per l'uso stesso della vettura, una

(1) Questa libertà assoluta di intendersi coi produttori e coi magazzinieri ha prodotto degli enormi abusi e si citano degli esempi sorprendenti:

Una compagnia di petrolio (*Standard Oil C°*) si è fatta accordare dalla Società ferroviaria della Pensilvania, in un solo anno, delle riduzioni di tariffa. ammontanti a diversi milioni, minacciando la Società, in caso di rifiuto, di costruire un canale sotterraneo che le avrebbe permesso di non aver bisogno d'essa. Queste riduzioni (che, tra parentesi, non l'ha impedita di costruire il paventato canale sotterraneo) le permise di abbassare sufficientemente i suoi prezzi per rovinare i suoi 79 concorrenti. Essa rimase padrona unica del mercato.

Una Società di produttori di grani dell'Jowa ha ottenuto delle concessioni analoghe da una ferrovia, che essa minacciava di abbandonare per servirsi di una linea concorrente. Essa potè, per tal modo, provocare il fallimento di 5 Società che le facevano concorrenza.

(1) L'uso generale e continuo dell'acqua e delle bibite ghiacciate fa sì che un gran numero di Americani soffrono d'indigestione. È una malattia delle più comuni.

(2) I biglietti, con tale supplemento, dànno inoltre il diritto di fermarsi per strada tante volte e per il tempo che si desidera.

tassa che è, in generale, di un dollaro, il giorno, e di due dollari, la notte, e che è completamente dovuta alla Compagnia *Pullmann*, nelle linee ove fanno servizio le sue vetture. Non è questo il solo beneflzio che ritrae questa Compagnia, essa percepisce ancora dalle ferrovie una tassa, ordinariamente di 10 centesimi per vettura e per miglio percorso. (1) Nelle grandi stazioni la Società *Pullmann* ha degli sportelli speciali, dove essa distacca i suoi scontrini dietro la presentazione dei biglietti pel posto-supplemento. Il controllo dei biglietti non si fa mai alla sortita, ma durante il viaggio. Inoltre, nelle grandi stazioni non si può sortire dalle sale d'aspetto, senza mostrare il biglietto.

Bagagli. — Quantunque, per principio, il viaggiatore non abbia diritto all'esenzione che di un certo peso (50 chilogrammi a 60, in generale), si può dire che il trasporto dei bagagli è gratuito e che la tassa per le eccedenze non si applica che quando vi ha abuso manifesto (specialmente da parte dei viaggiatori di commercio). Non abbiamo mai visto pesare un bagaglio. Gli Americani sono molto entusiasti del loro sistema di scontrini dei bagagli. Questo entusiasmo noi non l'abbiamo diviso. Il procedimento consiste in due marche di rame, che portano il medesimo numero d'ordine, il nome della stazione di partenza e quello della stazione d'arrivo. L'uno vien rimesso al viaggiatore e l'altro attaccato alla valigia per mezzo di una piccola correggia di cuoio.

Siccome non si possono aver preparate prima le marche per tutte le destinazioni, si fa anche uso di marche *passepartout*, le quali non hanno che un numero a cui si aggiunge un piccolo cartellino di cartapecora, su cui si riproduce questo numero e si scrive il nome delle città di partenza e d'arrivo. Il medesimo si unisce al bagaglio. Se, adunque, voi partite con 20 colli di bagaglio, vi possono venir consegnati 20 marchi e 20 cartellini che vi ingombrano le tasche e che potete anche smarrirne. Tra gli Inglesi, che non dànno scontrini, e gli Americani, che ne dànno troppi, io preferisco, senza esitazione, le nostre piccole bollette francesi.

Comunque sia, non si può a meno di stupire della rapidità colla quale si fa il servizio dei bagagli in partenza; ma non è all'uso delle marche che è dovuta questa celerità, bensì alla soppressione del pesaggio.

Quanto al servizio dei bagagli in arrivo, si fa ben diversamente che non in Francia. All'avvicinarsi delle grandi città, uno o due agenti appartenenti a Compagnie speciali di facchinaggio, percorrono il treno e raccolgono, contro ricevuta, le marche dei viaggiatori. Questi rimettono pure ai detti agenti anche i loro bagagli a mano, se ne hanno. Il viaggiatore, adunque, al suo arrivo non ha a preoccuparsi di nulla; si reca alla sua destinazione col tramway, l'omnibus, la ferrovia metropolitana, quasi mai in vettura da nolo. Il cattivo stato della viabilità urbana in quasi tutte le città è probabilmente la causa determinante di questa organizzazione; non si può circolare comodamente che sulle rotaie; le vetture sono perciò rare e senza tariffa. Un tale sistema ha pure i suoi inconvenienti. La Compagnia di facchinaggio impiega qualche volta diverse ore a rimettere i bagagli, il che può riuscire molto incomodo, come appunto è successo a noi. Il sistema francese, che permette al viaggiatore di non abbandonare i suoi bagagli e di portarli con sè all'albergo o al suo domicilio, ci sembrò aver il suo lato buono. L'esistenza del dazio in tutte le nostre città della Francia sarebbe, d'altra parte, un ostacolo assoluto all'introduzione del sistema americano.

Messaggeria. — Le Compagnie ferroviarie non fanno la messaggeria. Questo servizio è nelle mani di un certo numero di Compagnie speciali dette « *Express* », delle quali alcune fanno pure il servizio dei bagagli, di cui ho già parlato sopra, o del carriaggio della piccola velocità; le altre si limitano alla messaggeria propriamente detta. Le principali d'esse sono: « l'*Union Express*, l'*Adams Express*, l'*American Express*, ecc. ». Alcune esercitano quasi esclusivamente una rete, le altre comprendono una regione più o meno estesa. Esse hanno generalmente nell'interno delle stazioni, o presso le medesime, delle installazioni, dove ricevono le merci, le caricano e scaricano dai vagoni e dalle vetture. Nelle piccole località, dove un agente speciale non avrebbe una occupazione sufficiente, un agente della ferrovia è autorizzato a ricevere una retribuzione dalla Compagnia *Express* in possesso della rete o della regione, e di farle da corrispondente. Le ferrovie fanno il trasporto delle Compagnie *Express* a prezzi discussi e fissati nelle convenzioni a tal uopo stabilite. Le più potenti di queste Compagnie pagano anche degl'interi treni che loro appartengono esclusivamente.

Pare che le Compagnie ferroviarie siano pentite d'aver lasciato introdurre questa organizzazione e che abbiano qualche velleità di riprendere esse stesse un servizio che è certamente rimuneratore. Nelle assemblee di azionisti già si fecero proposte al riguardo. (*Continua*).

(1) La Compagnia *Pullmann* è, insomma, una Società di costruzione di materiale da viaggiatori e da merci. Quando le sue prime vetture di lusso sono comparse, esse entrarono talmente nel favore del pubblico, che le Compagnie, le quali per motivi di concorrenza hanno un grandissimo interesse di tener conto di siffatte preferenze, si sono risolte successivamente ad adottarle. Il signor Pullmann ha saputo approfittare del suo successo. Egli non vende le sue vetture di lusso, come fa pel materiale ordinario; non consente che ad affittarle a condizioni abbastanza onerose già accennate. Alcune Compagnie hanno voluto sottrarsi a questo tributo, ma il signor Pullmann, che aveva alcuni anni di precedenza, ha su di esse il vantaggio di un affare incamminato, degli opifici considerevoli, di una clientela già fatta e di un nome universalmente conosciuto. In grazia a queste circostanze egli sfida i suoi rivali e si impone alle Compagnie, più rassegnate che soddisfatte.

Abbiamo visitato Pullmann-City; è una città di 8.000 anime, creata da neppur dieci anni e che appartiene completamente alla Società Pullmann: case, caffè, alberghi, teatro, chiese, biblioteca. Nessun Consiglio eletto; la sola autorità è l'autorità assoluta del Direttore. Questo regime contrasta in modo strano colle istituzioni americane. Grazie a lui l'edilizia vi è perfetta e contrasta essa pure coll'edilizia delle altre città.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Qualche giornale ha annunciato che in questi primi giorni del mese si doveva aprire all'esercizio la ferrovia Chivasso-Casale. Noi dobbiamo dichiarare che la notizia è prematura. Occorrono ancora alcuni lavori di complemento, fra i quali essenzialmente quello dell'innesto della nuova linea con quella di Torino-Milano, e precisamente nella stazione di Chivasso. Sino ad oggi non venne peranco fissata la visita preliminare di ricognizione, per cui non si può, al momento, affermare in qual giorno precisamente potrà aver luogo l'apertura della linea, ciò dipendendo dalle risultanze della visita stessa.

><

Siamo informati che il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha preso i provvedimenti opportuni perchè la Società del Mediterraneo assuma l'esecuzione degli studi della

linea Genova-Acqui-Asti, il cui servizio venne fin qui disimpegnato dalla Direzione tecnica governativa della Ferrovia Succursale dei Giovi. Molto probabilmente sarà intenzione del Ministero di affidare alla Società predetta la costruzione della linea a mente delle disposizioni della legge di approvazione delle Convenzioni ferroviarie.

><

Fra le due Società esercenti le reti Mediterranea e Adriatica ed il Municipio di Como, sono stati presi gli accordi necessarii per la costruzione di una stazione, destinata al servizio viaggiatori, a Como-Lago, evitando così il trasporto che ora i passeggieri subiscono alla Stazione di S. Giovanni per recarsi, con omnibus od altre vetture, all'approdo dei piroscafi.

Siccome poi quella costruzione non potrà essere ultimata nel corrente anno, affine di poter cominciare il servizio fin dalla prossima stagione estiva, fu deciso di provvedervi intanto con mezzi provvisorii, valendosi della linea di raccordo e del piazzale disponibile nell'attuale Scalo merci al lago ed erigendo quivi per locale d'ufficio e ricovero dei viaggiatori, un padiglione in forma di *châlet*.

Il relativo progetto fu già rassegnato all'Ispettorato Governativo per la sua approvazione.

><

Sappiamo che la Rumania ed i Paesi Bassi hanno dichiarato al Governo Svizzero di aderire alla convenzione relativa alla unità tecnica delle ferrovie.

><

Nell'adunanza tenutasi il 1° corrente dal Comitato delle S. F. del Mediterraneo, vennero, fra altri, approvati i seguenti contratti:

Coll'Impresa Pellini di Milano, per appalto lavori di costruzioni diverse per l'ampliamento e riordino generale della stazione di Novara. Importo L. 390,000.

Coll'Impresa stessa, per appalto lavori d'ampliamento della stazione di Novara, importanti la somma di L. 210,000 in aggiunta alle 390,000 di cui sopra.

Col Bochumer Verein di Bochum, per fornitura di 80 assi montati per locomotive e tenders. Importo L. 76,990.02.

Colla Società degli Alti Forni di Terni per fornitura di N. 1500 cerchioni in acciaio Martin-Siemens o Bessemer per ruote di carri e carrozze. Importo L. 84,240.

Colla Società stessa per fornitura di 1000 cerchioni in acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e tenders. Importo L. 74,250.

Coll'Impresa industriale di Napoli, per fornitura e posa in opera di tende metalliche ai fabbricati della stazione di Metaponto. Importo L. 12,000.

Colla Ditta Romano Vincenzo di Rossano, per appalto lavori d'ampliamento del servizio merci in stazione di Strongoli. Importo L. 9,000.

Colla Ditta Dorsa Ferdinando di Spezzano Albanese, per fornitura di 150 m^3. di legnami diversi di quercia rovere. Importo L. 10,200.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Costruzione di un piano caricatore coperto in stazione di Potenza. Termine utile per la presentazione delle schede d'offerta fino alle ore 10 antimeridiane del 16 corrente.

Fornitura ghiaia per la massicciata fra i km. 217.200 e 219.500 della linea Taranto-Reggio. Termine utile come sopra, fino alle ore 10 antimeridiane dell'11 andante.

><

Sappiamo che la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha comunicato al Ministero dei Lavori Pubblici i risultati della revisione domantale del progetto della linea Cosenza-Nocera Tirrena, ed ha dichiarato di non poter presentare una proposta concreta per assumere la costruzione della linea a *prezzo fatto* per le seguenti considerazioni:

1° Il progetto è sviluppato in modo affatto incompleto;

2° Trattandosi di una linea di montagna, la somma chilometrica preventivata è insufficiente ed è molto, ma molto lontana da quella effettiva;

3° Ammesso, come devesi ammettere, che la linea in discorso debba essere percorsa col materiale rotabile della rete principale, il tracciato non regge, essendovi pendenze al 30 per 0/00, con galleria in curva di 250 m. di raggio, e con tre regressi su di una lunghezza di 61 chilometri.

La Società predetta si è però dichiarata disposta, ove gliene venga dato incarico, di rifare il progetto su nuove basi, intraprendendo i rilievi all'uopo necessarii, onde essere in grado di formulare una proposta appoggiata a dati sicuri.

><

La Società delle Strade Ferrate della Sicilia, ottemperando a quanto dispone l'art. 98 del capitolato annesso al contratto di esercizio della propria rete, ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie le norme relative al personale sociale. Sarebbe intendimento della Società di attivare tali norme col 1° maggio p. v.

><

Allo scopo di prevenire qualsiasi inconveniente, che potrebbe derivare specialmente alle stazioni comuni fra le Ferrovie Venete e quelle dell'Adriatico e del Mediterraneo, pel sistema non uniforme di segnalamento, esistente presso le predette ferrovie, la Società Veneta di pubbliche costruzioni è venuta nella determinazione di adottare anche sulle linee da essa esercitate il nuovo regolamento sui segnali, attivato dalle due grandi reti preindicate col 1° ottobre dello scorso anno. Detto regolamento dovrebbe esser messo in attività col 1° luglio p. v.

><

Col 10 corr. mese verrà attivato un nuovo orario per la navigazione sul Lago Maggiore in corrispondenza con le linee ferroviarie italiane e svizzere.

><

Con Decreto 20 scorso marzo dei Ministri pei Lavori Pubblici e per l'Agricoltura, Industria e Commercio fu approvato su proposta delle tre grandi Società ferroviarie, che all'art. 76 delle tariffe sia aggiunta la voce *pianoforti ed organi a cilindro montati su apposite carrettelle*, tassandoli come i velocipedi, velocimani e carrozzine per fanciulli.

><

Con Reale Decreto del 27 marzo p. p. venne stabilito che il Comitato di stralcio per le Ferrovie Romane continuerà a funzionare fino al 30 giugno p. v. osservando le medesime norme stabilite coi RR. Decreti del 6 e 29 giugno 1885. Ai membri del suddetto Comitato sono conservate le indennità mensili stabilite dall'art. 4 del citato Decreto 6 giugno 1885.

><

Con altro Reale Decreto di pari data venne approvato a tutti gli effetti di legge il riparto del contributo imposto dalla provincia di Novara ai Comuni interessati nella costruzione della ferrovia da Novara a Varallo, giusta la tabella annessa alla deliberazione del dì 11 febbraio 1885 di quella Deputazione provinciale colle modificazioni poste-

riormente introdottevi, a norma dei voti dei Corpi consulenti competenti.

><

La Società italiana per le Strade Ferrate secondarie della Sardegna ha sottoposto alla approvazione governativa i seguenti progetti definitivi: *a*) pel tronco da Sinnia a Tinnura della linea da Macomer a Bosa; *b*) pel tronco da Silanus a Tirso della linea Macomer-Nuoro. Pel primo di questi tronchi la pendenza massima raggiunge il 25 per mille; e pel secondo il 28 per mille. Nel primo progetto il raggio minimo delle curve è di m. 100; nel secondo di m. 80. Su entrambi i progetti ha già dato parere favorevole il Regio Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Cagliari.

><

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha fatte vive premure al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia prendere un provvedimento urgente in ordine alla costruzione del tronco da Ponte Santa Venere a Rionero, della ferrovia Ponte Santa-Venere-Potenza, pel quale la Società predetta fin dal settembre dello scorso anno ha concluso col Ministero stesso apposito compromesso per la costruzione dei lavori *à forfait*.

><

Ci consta che la Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha interessato il Ministro dei Lavori Pubblici avoler dare le necessarie disposizioni onde al più presto si proceda alla invocata divisione del patrimonio della Cassa Pensioni Calabro-Sicula, affinchè il nuovo Comitato della Cassa Pensioni per gli impiegati ed agenti della Rete Sicula sia messo in grado di conoscere di quali fondi può disporre per poter provvedere al regolare andamento del sodalizio.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato Generale alla Società esercente la Rete Mediterranea:

L. 1800 per riparazioni ad una scala nella Stazione di Napoli;

L. 13,700 per la costruzione di una tettoia merci in Stazione di Potenza;

L. 18,000 circa per l'applicazione di sonerie elettriche a distanza in varie Stazioni delle linee Pisa-Roma, Empoli-Chiusi e Firenze-Pisa, e pel trasporto delle già esistenti, tipo ex-romano, dalle garette dei guardia eccentriche al fabbricato passeggieri della Stazione, sostituendovi quelle di tipo Leopolder;

L. 180 per l'applicazione di un disco fanale girevole a due scambi della Stazione di Chivasso;

L. 2600 per acquisto di una sega a moto alterno per la lavorazione dei legnami nelle officine di Torino;

L. 61,600 importo di lavori eseguiti d'urgenza per ristabilire l'esercizio della linea fra Massa e Pietrasanta, interotta per le inondazioni dell'autunno 1885.

><

In base agli atti della gara tenutasi presso la Direzione Generale della predetta Società, il R. Ispettorato aggiudicò all'Impresa Industriale Italiana di Napoli la costruzione del tetto ed altre opere di sistemazione nel deposito locomotive della Stazione di Napoli.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto che possa essere favorevolmente accolta la domanda di concessione per una ferrovia da Roma al mare, detta Laurentina, per la quale venne chiesto il sussidio governativo di L. 1000 a chilometro, per la durata di 35 anni, a termini dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, N. 5002.

La domanda di concessione venne presentata dalla Ditta Muratori e Canocci, la quale già da tempo sottopose all'approvazione governativa apposito progetto stato ammesso in linea tecnica dal predetto Consiglio.

Secondo questo progetto la linea avrebbe la lunghezza di Km. 26, ed il preventivo della relativa spesa si farebbe ascendere alla somma di L. 1,700,000, corrispondente a L. 65,384.61 a chilometro, non compreso il materiale mobile.

La linea progettata, col solo percorso di 26 chilometri, in poco più di mezz'ora riunirebbe Roma alla spiaggia Laurentina, dove i promotori della ferrovia si proporrebbero di impiantare grandi stabilimenti di bagni e costruirvi quanto può essere necessario per chiamare in quella località il concorso della popolazione di Roma e di forestieri nella stagione estiva. Lungo la linea si trovano estese tenute e cave di tufo, di pozzolana e di selci, oltre alla gran fornace di mattoni della Ditta Cirio, le quali tutte potranno approfittare della ferrovia pel trasporto dei loro prodotti e ricevere da questa maggiore sviluppo ed incremento.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade Ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che con alcune avvertenze possa essere approvato un progetto per lavori di completamento dei tronchi da Nardò a Galatone, della linea Zollino-Gallipoli;

2° Che si possa approvare la maggiore spesa di L. 44,225 90 pei lavori di costruzione dei tronchi Nardò-Galatone della predetta ferrovia;

3° Che sia meritevole della ministeriale approvazione il progetto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e la Impresa R. Maccaferri, costruttrice del tronco ferroviario Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi, progetto avente lo scopo di troncare una controversia vertente sui maggiori compensi pretesi dalla Impresa;

4° Che a definitiva liquidazione dell'appalto stipulato dalla Amministrazione dei Lavori Pubblici colla Impresa Turchetti possa approvarsi la transazione convenuta dalle parti in ordine a vertenze relative alla costruzione del tronco fra il Canale Bisatto ed il Canale Restara della ferrovia Legnago-Monselice;

5° Che possano approvarsi gli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Società ausiliaria italiana di Strade Ferrate per la provvista e posa in opera delle travate metalliche dei ponti situati nei primi due tronchi della ferrovia Ivrea-Aosta;

6° Che, con avvertenze, sia meritevole della approvazione ministeriale il progetto suppletivo per una variante intesa a portare la Stazione di Berceto, della ferrovia Parma-Spezia (tronco Solignano-Ghiare) dalla sinistra alla destra del torrente Manubbiola.

><

L'*Opinione* di Roma ha pubblicato nel suo numero del 31 marzo u. s., ed altri giornali hanno riprodotto, le conclusioni di una relazione degli ingegneri Giordano, Lanino e Salmoiraghi sui lavori della galleria di Ronco della Succursale dei Giovi, conclusioni che sarebbero affatto sfavorevoli all'Impresa.

Siccome il detto giornale classifica cotesta relazione di *giudizio arbitrale*, dobbiamo dichiarare che ciò è inesatto. I sullodati tre ingegneri rappresentano la Commissione nominata dal Governo per sostenere le sue ragioni presso il Collegio arbitrale. Questo, come fu da noi a suo tempo annunciato, è composto degli onorevoli ingegneri: Brioschi pel Ministero, Baccarini per l'Impresa e Gabelli pel Tribunale di Commercio di Roma. Il Collegio, dopo, soltanto,

ricevute, esaminate e discusse le controproposte delle due parti contendenti, che si dovranno presentare al medesimo non più tardi del 15 corr. mese, emetterà il suo giudizio arbitrale.

La relazione predetta era accompagnata da un memoriale della Avvocatura generale erariale. Anche l'Impresa Ottavi ha presentata apposita memoria a sostegno delle sue ragioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Col giorno 28 marzo, venne aperta all'esercizio la nuova fermata di Valduggia, fra le stazioni di Grignasco e Borgosesia, sulla linea Novara-Varallo, ed abilitata per ora al solo servizio dei viaggiatori ordinari.

Col giorno 1° aprile corr. venne pure aperta all'esercizio la nuova stazione di Castellina in Chianti, situata dopo quella di Poggibonsi in direzione di Siena-Chiusi ed abilitata a tutti i trasporti a grande ed a piccola velocità, ordinaria ed accellerata, in servizio interno e cumulativo italiano.

Col giorno 1° aprile corr. le tre stazioni di Reggio Calabria (stazione, città e porto) verranno denominate rispettivamente Reggio Calabria (centrale), Reggio Calabria (succursale) e Reggio Calabria (porto).

Collo stesso giorno la stazione di Madonna della Scala, sulla linea Trofarello-Chieri, è stata ammessa, in via di esperimento, al servizio delle merci a grande velocità, in colli non superanti ciascuno il peso di 50 Kg.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale della rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Generale riattamento del P. V. della stazione di Piacenza. L. 18,358.

Costruzione di un arco di rinforzo al muro di sostegno dell'argine stradale presso il casello n. 60, al chilometro 58 + 423 50, della linea Bologna-Pistoia. L. 28,500.

Completamento della massicciata sul nuovo piazzale merci p. v. della stazione di Parma. L. 34,000.

Ricambio di una piattaforma del diametro di m. 4, con altra di diametro di m. 4,50, nella stazione di Modena. L. 5,100.

Parziale ricostruzione del tetto della grande rimessa locomotive semicircolari nella stazione di Verona, Porta Vescovo. L. 56,300.

Ferrovie della Sicilia. — Col 1° maggio p. v., l'ordinamento del servizio materiale e trazione per le ferrovie della Sicilia verrà ad essere costituito come appresso:

La 1ª e 2ª sezione del materiale e della trazione residenti rispettivamente in Palermo ed a Messina, restano soppresse, e la gestione del servizio rimane concentrata nell'ufficio centrale, residente a Palermo.

Detto ufficio centrale continuerà a far parte della Direzione generale, e resterà all'immediata dipendenza del signor ingegnere capo-servizio materiale e trazione.

Presso il deposito locomotive di Catania, avrà sede un ingegnere-ispettore della trazione.

A Messina risiederà un ingegnere addetto alle officine incaricato altresì dell'andamento della scuola degli allievi fuochisti ed operai.

L'ingegnere capo-servizio nel disimpegno delle sue funzioni sarà coadiuvato da due ingegneri capi-sezione con residenza a Palermo, addetti l'uno al ramo del materiale l'altro a quello della trazione.

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — L'Impresa Mantegazza, costruttrice dei lavori di un tronco della ferrovia da Gozzano a Domodossola, ha sviluppati in questi ultimi tempi con molta energia i lavori del proprio appalto, sicchè si può ormai ritenere con sicurezza che la apertura all'esercizio della parte di linea compresa fra Orta-Ornavasso e Gravellona sarà pronta per esser aperta all'esercizio nel prossimo mese d'aprile.

Il 31 marzo u. s. l'ing. Mugnaini consegnò all'Impresa Olivieri l'ultimo tronco da costruirsi, compreso fra Piedimulera e Domodossola, a cui darà subito mano al lavoro.

Ferrovia succursale dei Giovi. — Il commercio della Liguria e del Piemonte è in apprensione pei ritardi possibili nell'apertura della linea dei Giovi.

Infatti la Camera di commercio di Torino ha preso in questi giorni la seguente risoluzione:

« La Camera:

« Sul riflesso che gravissimi danni deriverebbero al com-
» mercio ligure-piemontese da un ulteriore ritardo all'a-
» pertura della ferrovia succursale dei Giovi, fa anzitutto
» vivissime istanze, affinchè il Governo decreti prontamente
» quelle nuove o maggiori opere, che siano necessarie al
» compimento della galleria di Ronco, ed intanto esprime
» voti, perchè le proposte dell'ingegnere Agudio siano prese
» in considerazione ».

A tale proposito leggiamo nel *Popolo Romano:*

Lasciando stare il sistema Agudio, che non discutiamo, noi persistiamo a ritenere che il Governo, qualunque sia il sistema che intende prescegliere, per riparare ai danni, deve porre la maggior sollecitudine nel far compiere l'opera, se si vuole evitare che la questione diventi grave dal lato degl'interessi commerciali.

O il voto degli arbitri viene subito o il Governo deve prendere assolutamente una risoluzione.

Ferrovia Torino-Rivoli. — Dalla Relazione del Consiglio d'Amministrazione della Banca Tiberina, proprietaria della ferrovia Torino-Rivoli, all'assemblea generale degli Azionisti, tenutasi in Torino il 29 marzo u. s., stralciamo la parte seguente che riguarda la detta ferrovia:

« Nella metà dello scorso settembre siamo entrati in possesso di questa nuova proprietà dell'Istituto e ne abbiamo assunto l'esercizio. La brevità del tempo trascorso da quell'epoca non ci consente ancora di dirvene con cognizione di causa gli apprezzamenti nostri.

Certo, tenendo conto ch'esso era per noi un mezzo e non un fine, non abbiamo mancato di sollecitamente presentare al Municipio un progetto che, distruggendo l'attuale infelicissima stazione, concorresse a dare a quella parte di Torino un aspetto più regolare ed alla grande Piazza dello Statuto un complemento necessario e decoroso.

« Il disegno era opera di valente architetto. La sua attuazione non avrebbe costato alcun sacrificio al Comune; ma, contro le nostre speranze, esso non trovò grazie presso la Commissione d'ornato, e però siamo rimpiombati nel periodo dei progetti e delle discussioni, senz'essere per ora in grado di dirvi quale risoluzione sarà presa e quando essa potrà uscire dal campo delle parole per entrare in quello dei fatti.

Non abbiamo per altro mancato di incominciare a provvedere all'aumento del materiale mobile tanto per i viaggiatori che per le merci e siamo lieti di dirvi che nella precedente, ed or riconfermata Direzione, abbiamo ragione di riporre una completa fiducia.

Ferrovia Fano-S. Barbara. — Una Commissione d'arbitri, composta dei signori comm. avv. Augusto Barazzuoli, cav. avv. Francesco Penserini e avv. Cesare Fani, deputato al Parlamento, hanno emesso il loro lodo nella causa fra il Consorzio concessionario della costruzione e dell'esercizio della ferrovia di 4ª categoria da Fano a Santa Barbara, ed il sub-concessionario. In detto lodo si dichiara decaduto il sub-concessionario dalla sub-concessione, e si aggiudica al Consorzio la cauzione prestata in L. 50,000, oltre al risarcimento dei danni e delle spese. È da sperare che quando questa sentenza sarà resa definitivamente esecutoria, il Consorzio penserà a mettersi in regola rispetto agli obblighi che esso ha assunto col Governo, e presenterà, con sollecitudine, il progetto definitivo della linea per poter poi presto dar mano ai lavori, per la cui esecuzione restano ancora disponibili due anni dei sei accordati dalla convenzione relativa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — La conferenza intercantonale del Sempione che ebbe luogo in Losanna il 28 marzo, ha risolto all'unanimità di domandare immediatamente la concessione del sussidio federale di 4 milioni e mezzo di franchi a favore della ferrovia del Sempione. La relativa petizione dovevasi firmare oggi stesso.

Ferrovia del Gottardo. — Scrivono da Lucerna che la Direzione generale della ferrovia del Gottardo ha ricevuto dal Consiglio federale la notificazione ufficiale che i Governi di Germania, Italia e Svizzera, concedono un termine di 10 anni pel collocamento del secondo binario, invece dei 12 ch'erano stati chiesti dalla Società; che la cauzione a fornirsi dalla Società è fissata in quattro milioni e mezzo, e finalmente che non potrà disporre di tutti gl'interessi dei fondi disponibili, ma soltanto di due terzi, come fino ad ora.

Nuova ferrovia funicolare in Svizzera. — Nella prossima primavera verrà aperta al pubblico servizio la nuova ferrovia funicolare, che dalla città di Biel, in Svizzera, presso la riva del lago Bieler condurrà allo stabilimento balneare situato sul vertice del monte Magglingen della catena del Giura. Questa ferrovia sarà lunga 1700 metri. Dal vertice del Magglingen si può vedere gran parte dell'altipiano svizzero e tutto l'immenso panorama dal Montebianco al Sentis.

Ferrovia sotterranea a Londra. — La Commissione della Camera dei Comuni ha approvato il progetto per l'estensione della linea già autorizzata dall'Elephant and Castle a Kennington allo Swan a Stockwell. La linea proposta sarà lunga un miglio e 3[4 e colla linea, già autorizzata, avrà una lunghezza totale di tre miglia. Si calcola che le spese per questa linea sotterranea, ammonteranno a circa 200,000 lire sterline per miglio. Le stazioni della nuova linea saranno all'Elephant and Castle, a New-street, a Kennington-park-road, a Kennington-oval e allo Swan a Stockwell.

Notizie diverse

Il Congresso ferroviario di Milano. — Pel Congresso internazionale ferroviario che si terrà nella città di Milano nel mese di settembre, ed al quale prenderanno parte i delegati di tutte le reti ferroviarie d'Europa, il Ministro dei LL. PP. ha nominato i seguenti delegati per rappresentare il Governo:

Brioschi comm. Francesco, senatore del Regno — Peruzzi comm. Ubaldino, deputato al Parlamento — Valsecchi comm. Pasquale, senatore del Regno — Di Lenna comm. Giuseppe, ispettore generale — Ottolenghi cav. Vittorio, ispettore superiore — Artom cav. Emaanuele, ispettore del Genio civile — Rossi cav. Adolfo, ispettore capo delle ferrovie — Spreafico cav. Leonida, idem. — De Casa cav. Stefano, ispettore delle ferrovie.

Anche la Società delle Strade Ferrate Meridionali ha provveduto alla nomina dei proprii rappresentanti al Congresso. Essi saranno i signori: Pessione comm. Giuseppe, ingegnere direttore dei lavori — Lanino comm. Giuseppe, ingegnere direttore dei trasporti — Gelmi comm. ing. Ludovico, vice-direttore dei trasporti — Agazzi comm. ing. Saverio, capo-servizio del materiale — Gramegna cav. ing. Leopoldo, sotto-capo-servizio del movimento e traffico, delegato per l'esercizio a Milano — Riva cav. ing. Enrico, sotto-capo-servizio del materiale — Rosselli cav. Francesco, ing. capo centrale del movimento — Caio cav. Ansano, ing. capo-divisione della manutenzione — Barsanti cav. Ettore, ing. capo-divisione della manutenzione — Ubicini comm. Emilio, capo dei telegrafi — Alzona cav. Luigi, ing. capo dell'ufficio centrale della trazione — Segrè cav. Claudio. ing. capo-sezione della manutenzione.

Nomine e promozioni nel Ministero dei LL. PP. — I signori comm. Filippo Scarlata, Luigi Braida, Attilio Vivaldi, ispettori-capi divisione nell'Amministrazione centrale del R. Ispettorato generale delle strade ferrate, sono stati, con recente R. Decreto, promossi ad Ispettori superiori.

Per le promozioni suindicate essendo rimaste senza titolare le divisioni I, IV e V della Amministrazione centrale predetta, sono stati rispettivamente destinati a reggerle gli ispettori signor cav. Longhi, cav. Calvori e cav. Bignami.

Il Comitato del personale del Genio Civile ha deliberato le seguenti promozioni:

Signori Gullo Luigi e Coletta cav. Nicola, ingegneri di 2ª classe, furono proposti per la promozione alla 1ª; gl'ingegneri allievi signori Pirola Beniamino, Buscaglia Silvio, Pasini Eugenio, Pappalardo cav. Luigi e Rienzi Vincenzo, furono proposti per la promozione alla 3ª classe.

Società anonima degli omnibus e Tramway di Milano. — Alla sede della Società ebbe luogo il 27 marzo l'assemblea annuale degli azionisti.

Coll'ultima emissione di azioni il capitale della Società è di L. 1,500,000, con una riserva di L. 1,586,688.

Dal rapporto del Direttore cav. Osculati, letto all'assemblea dallo stesso si hanno i seguenti dettagli sulla gestione 1886.

L'utile netto, detratto l'interesse del 5 0[0 sul capitale sociale, ammonta a L. 425,067, che permette la distribuzione di L. 170 alle 2500 azioni di vecchia emissione. Il contributo pagato dalla Società al Municipio in ragione del 9 3[10 per cento sull'incasso dei *Tramways* fu di L. 221,338, cioè più del 50 0[0 del totale del dividendo destinato agli azionisti. Il Municipio incassa inoltre dagli *Omnibus*:

Per canone di manutenzione dei selciati L. 19,063.86.

Canone municipale pel servizio pompe funebri L. 15,000 —

Tassa di visite vetture, viabilità e diverse municipali L. 12,187,26.

Più altre tasse, come quella d'ingresso in Milano del tramway Milano-Monza, ecc., ecc.

La Società pagò inoltre L. 6,162 di tasse fabbricati, e L. 71,476 di ricchezza mobile.

Complessivamente le rendite lorde risultarono di Lire 3,469,913,26.

Il personale alle dipendenze dell'impresa al 31 dicembre era composto di 928 individui. I cavalli sono 1170 calcolati in bilancio a L. 396,85 ciascuno. La Società ha 75 *omnibus*, 198 vetture a tramways, 106 carri, 99 vetture diverse di città e campagna, relative scorte, comprese 7 vetture in costruzione ed i contatori, in tutto in bilancio per una somma di L. 526,148. Esistono metri 99,773 di linee tramway a differenti sistemi, per una somma complessiva di L. 1,654,401 I beni stabili sono metri quadrati 49,998, per una somma di L. 1,437,357 in bilancio.

I nuovi quartieri di Milano. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, accogliendo la domanda presentata dal Comune di Milano, ha emesso parere favorevole per la pubblicazione del R. Decreto che dichiara di pubblica utilità le opere seguenti, che fanno parte del Piano regolatore della città di Milano:

1° Edificazione di un nuovo quartiere sull'area dell'attuale Foro Bonaparte e Piazza d'Armi, e su quelle appartenenti alla Società Fondiaria milanese;

2° Allargamento del Verziere;

3° Allargamento delle vie Orefici, S. Simone e San Pietro in Gessate (escluse le zone laterali);

4° Formazione di un piazzale a Porta Vittoria;

5° Arretramento in angolo della piazza della Scala e della via Manzoni;

6° Costruzione di un nuovo quartiere militare e relative strade d'accesso fra le Porte Romana e Vittoria;

7° Aperture di tre nuove porte daziarie nell'estremo della via Monforte, Solferino, e nella località del Macello pubblico;

8° Costruzione della nuova Piazza d'Armi e del nuovo Bersaglio militare.

Per l'esecuzione di tali opere venne concesso il termine di 25 anni.

Il tunnel sotto la Manica. — Sir Edward William Watkin dichiarò, nella riunione della ferrovia sottomarina, tenutasi a Londra, che il principio di tunnel esistente, che è lungo circa 2000 metri sotto il mare, è ancora completamente a secco: che la superficie di calcare grigio, nel quale il tunnel fu scavato, non si guastò affatto, ma, al contrario, indurisce al contatto dell'aria.

« Il *Board of Trade* » — soggiunge sir Watkin — mi informa che ha l'intenzione di far procedere ad una nuova ispezione del tunnel, e che lord Stanley di Preston desidera assistervi in persona.

Ecco una circostanza piena di promesse per la compagnia, visto che la opposizione di Chamberlain al progetto del tunnel devesi alla circostanza che non ha mai visti i lavori.

Noi abbiamo ricordato a lord Stanley che il di lui illustre genitore, conte Derby, scrisse un giorno a lord Beaconsfield, per raccomandare al Governo di sostenere il progetto del tunnel fra l'Inghilterra e la Francia, visto che non implica alcun pericolo nazionale pel Regno Unito.

Sir Edward Watkin disse, terminando, di sperare che il progetto del tunnel sarà eseguito un giorno con grande beneficio dell'umanità.

Ventilazione del tunnel della Mersey. — Il *Bulletin de la Société des ingénieurs* descrive il modo di ventilazione adottato per il tunnel della Mersey. La lunghezza del tunnel tra le due stazioni più vicine, una dal lato di Liverpool (James-street) e l'altra dal lato di Birkenhead (Hamilton-square) è di 1,700 metri in cifre tonde.

L'aria introdotta in ciascuna delle stazioni passa nel tunnel fino al mezzo, donde è aspirata e ritorna per una galleria speciale. La quantità di aria viziata da estrarsi dal tunnel è calcolata a 6,500 metri cubi al minuto, ossia a 3250 metri cubi da ogni parte.

Lateralmente al tunnel si trova una galleria di ventilazione a sezione circolare di metri 2.25 di diametro che è stata perforata mediante la macchina Beaumont.

Per la ventilazione il tunnel è diviso in quattro tronchi, a ognuno dei quali serve un ventilatore.

Soppressione dei treni della domenica in America. — L'opinione pubblica nel Connecticut (Stati Uniti) è diventata talmente sfavorevole alla circolazione dei treni nelle domeniche e nei giorni festivi, come lo dimostrano le petizioni che emanano dalle corporazioni religiose indirizzate alla Legislatura di questo Stato, che la Commissione delle ferrovie ha presentato un progetto di legge riducente considerevolmente il numero dei treni in quei giorni. Questo progetto dispone che nessuna delle compagnie ferroviarie potrà mettere in circolazione dei treni nella domenica, salvo il caso di estrema necessità, prima delle 10,30 del mattino e dopo le 3 di sera. Potranno circolare dei treni destinati al trasporto dei corrieri degli Stati-Uniti, o qualunque altra categoria di treni che i commissari delle ferrovie crederanno bene di autorizzare dietro una domanda che loro sarà fatta, e stabilendo che questi treni sono richiesti dal pubblico interesse o indispensabili alla conservazione delle merci. Non si scaricheranno le mercanzie, salvo il caso di estrema urgenza. Nelle domeniche e nei giorni festivi, nessuna compagnia ferroviaria trasporterà viaggiatori a un prezzo inferiore alla più elevata tariffa applicata durante i giorni della settimana, così pure non si potranno dispensare biglietti a prezzi ridotti. (*Railway Age*, Chicago).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 2 aprile 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 790,50
» »	Mediterranee		» 603,50
» »	Sicule		» 600
» »	Sarde (preferenza)		» 288
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 414
» »	Gottardo		» 480
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 552
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 308
» »	Monte Cenere		» 525
» »	Novara-Seregno		» 258,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 319,50
» »	»	2ª emiss.	» 320,50
» »	Centrale Toscana		» 533
» »	Meridionali		» 326,50
» »	Sarde, serie *A*		» 329,50
» »	» serie *B*		» 326,50
» »	» 1879		» 324,50
» »	Pontebba		» 478
» »	Nord-Milano		» 278
» »	Meridionali Austriache		» 315,50

CONVOCAZIONI.

Navigazione Generale Italiana. — Assemblea generale straordinaria pel 19 aprile corr. presso la sede della Società in Roma per deliberare sull'emissione di obbligazioni con speciale garanzia sui redditi della strada ferrata Tunisi-Goletta.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Messina (5 aprile, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto per l'esecuzione dei lavori bisognevoli per adattare a sede giudiziaria i locali del Comune nel fabbricato dell'ex Convento di Sant'Andrea Avellino. Importo L. 75,000. Lavori compiuti in giorni 200. Cauzione provvisoria L. 1200; definitiva L. 8000. Fatali a 7 giorni.

Opera Pia Scillitani (7 aprile, ore 2 pom., fatali). — Appalto della costruzione del fabbricato da servire per gli istituti indicati nello statuto organico della detta Opera Pia provvisoriamente aggiudicato per L. 194,178.74. (V. N. 11 del *Monitore*).

Municipio di Firenze (11 aprile, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione del nuovo istituto tecnico in via del Mandorlo. L'aggiudicazione si farà in 8 lotti come segue:

Lotto I.	— Lavori di muratore	L. 183,860	41
Lotto II.	— Lavori di scalpellino e marmista	» 35,834	»
Lotto III.	— Lavori di falegname	» 24,828	91
Lotto IV.	— Lavori di fabbro-ferraio	» 18,461	40
Lotto V.	— Lavori di riquadratore	» 6,813	42
Lotto VI.	— Lavori di verniciatore	» 3,818	81
Lotto VII.	— Lavori di trombaio	» 2,555	60
Lotto VIII.	— Lavori di vetraio	» 3,149	52
	Totale	L. 279,322	07

Lavori e provviste compiute pel 1° lotto in 18 mesi; in 8 pel 2°; in 6 pel 3° e 4°; in 3 pel 5°, 6°, 7° e 8°. Cauzione di lire 18,000 pel lotto I — lire 3,500 pel lotto II — lire 2,500 pel lotto III — lire 1,800 pel lotto IV — lire 680 pel lotto V — lire 400 pel lotto VI — lire 250 pel lotto VII — lire 350 pel lotto VIII. Fatali 2 maggio, ore 2 pomeridiane.

Deputazione provinciale di Cagliari (12 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle spese e provviste occorrenti per la erezione a nuovo del corpo di fabbricato, ora in rovina, facente parte del palazzo provinciale, provvisoriamente aggiudicato per lire 66,349.25 (V. N. 7 e 10 del *Monitore*).

Prefettura della provincia di Molise (14 aprile, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria del Comune di Tavenna, dall'abitato del medesimo alla provinciale Frentana (metri 4,864.88). Importo L. 43,000. Lavori compiuti in due anni. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva L. 4300. Fatali a stabilirsi.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Padova (14 aprile, ore 10 antimeridiane, 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un fabbricato per le macchine (le quali debbono innalzare le acque del basso Comprensorio VI Presa), di una casa di abitazione per macchinista e fuochista e d'una tettoia per deposito di carbone, nella località detta al Ponte di Brentellazza, distretto di Piove a Santa Margherita di Calcinara, per la presunta somma di L. 255,000. Cauzione provvisoria L. 12,700; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Verona (15 aprile, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto della costruzione di un muraglione di sponda sulla destra di Adige in Verona, fra Porta Catena e Castelvecchio, di una galleria di scalo lungo la via Chiodo e Rigaste S. Zeno e d'altre opere annesse. Importo L. 410,205, delle quali L. 11,000 a corpo e il resto a misura. Cauzione provvisoria L. 20,500; deposito per spese lire 4000; cauzione definitiva L. 51,000. Fatali 2 maggio ore 4 pom.

Amministrazione provinciale dell'Umbria (15 aprile, ore 11 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto per la costruzione del tratto della strada Valnerina, tra Colleponte e Ferentillo (m. 3884.13). Importo L. 88,580, delle quali L. 67,142.64 a corpo e L. 21,437.36 a misura. Cauzione provvisoria L. 3000; definitiva L. 8800. Lavori compiuti in 18 mesi. Fatali 30 aprile ore 12 meridiane.

Comune di Teramo (15 aprile, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per l'eseguimento di tutte le opere e provviste per la sistemazione e lastricatura del Corso San Giorgio e del Corso di Porta Reale in Teramo. Importo L. 86,090. Lavori ultimati in 10 mesi. Cauzione provvisoria L. 4304; definitiva il decimo; deposito per spese L. 1000.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Verona (16 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione del fiume Adige nell'interno della fortezza di Legnago per la presunta somma di L. 240,155. Lavori compiuti in 12 mesi. Cauzione provvisoria L. 12,000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Alfonsine (18 aprile, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dell'ordinaria annuale manutenzione delle strade tutte comunali sistemate in breccia, durante il quinquennio 1887 a tutto il 1891. Importo L. 93,837.70. Deposito L. 4000. Fatali 2 maggio ore 12 meridiane.

Deputazione provinciale di Catania (18 aprile, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la rettificazione di un tratto della strada da Aci-Reale a Giarre nella contrada denominata Calata del Sorbo. Importo L. 42,000. Opera compiuta in un anno. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva lire 4000. Fatali 3 maggio, ore 12 meridiane.

Prefettura di Napoli (18 aprile, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la riparazione e manutenzione delle opere d'arte nel porto di Baia. Importo L. 44,000. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva il decimo. Deposito per spese L. 1500. Fatali a giorni 15.

Prefettura della provincia di Aquila (20 aprile, ore 10 ant., fatali). — Appalto delle opere di costruzione di due varianti alla strada Nazionale n. 47, dalla stazione ferroviaria di Sassa-Tornimparte alla Porta Romana di Antrodoco, la prima tra i ponticelli numeri 50 e 52 e la seconda tra i ponticelli 53 e 55, provvisoriamente aggiudicato per la somma di L. 52,163.85 (V. N. 8 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Lecce (21 aprile, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892) delle opere, gru e gavitelli, e per l'estirpamento delle alghe nel Porto di Brindisi, per la somma complessiva di L. 155,000. Cauzione provvisoria L. 8000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Verona (21 aprile, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo-ingrosso dell'argine destro di Adige nel tronco di Carpi, da metri 20 superiormente al capo stabile n. 213 al termine della provincia di Verona con quella di Rovigo, nei comuni di Villabartolomea e Castagnaro, in distretto di Legnago, della estesa di metri 5,120, per la somma di L. 148,686. Lavori compiuti in giorni 120. Cauzione provvisoria L. 7500; definitiva il decimo.

Regia Prefettura di Verona (28 aprile, ore 1 pomeridiane, unica e definitiva). — Appalto del lavoro di rialzo di banca e costruzione di sottobanca, previa demolizione di fabbriche a robustamento di un tratto dell'argine sinistro dell'Adige in località Volta Morosa Inferiore in Comune di Terrazzo della estesa di metri 332. Importo L. 43,936. Cauzione provvisoria L. 2200; definitiva il decimo; deposito per spese L. 500. Aggiudicazione anche con un sol concorrente.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte metallico sul fiume *Caldani* per conto dell'on. provincia di Cosenza.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Venezia. — L'appalto op. provv. occ. alla sessennale manutenzione (1° luglio 1887, 30 giugno 1893) manufatti lignei che servono di segnalamento ed ormeggio nella Laguna Veneta, nell'asta del 22 marzo, ebbe al Ministero le seguenti offerte di ribasso: del 2,50 0[0 dal signor Igino Felici; del 4,11 0[0 dal signor Vezzosi; del 15 0[0 dal signor Visentini Antonio; del 15,71 0[0 su L. 230,500 annue dal signor Maschio Osvaldo, rimanendo quest'ultimo aggiudicatario definitivo (V. N. 10 del *Monitore*).

Idem. — L'appalto op. provv. occ. alla costruzione di un tratto di banchina nel bacino della stazione ferroviaria marittima di Venezia, nell'asta del 22 marzo, ebbe al Ministero le seguenti offerte di ribasso: del 3 0[0 dal signor Vezzosi; del 7 0[0 dal signor Ragazzoni Enrico; del 6,61 0[0 dal signor Visentini Antonio; del 7,15 0[0 dal signor Dal Maschio Osvaldo; del 10,21 0[0 dal signor Emiliani Antonio; del 16,02 0[0 dal signor Rizzi Luigi; del 20,20 0[0 dal signor Finzi Enrico; del 25,18 0[0 su L. 1,016,840 dal signor Campos Enrico, rimanendo quest'ultimo aggiudicatario definitivo (V. N. 11 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Verona. — L'appalto per le op. provv. occ. manutenzione quinquennale fornitura sasso calcare lungo l'Adige veronese, nell'asta del 26 marzo, fu in Prefettura definitivamente aggiudicato al signor Bonetti Luigi col ribasso del 13,32 0[0 su L. 49,918.63 annue. (V. N. 7 e 12 del *Monitore*).

Prefettura della provincia di Como. — L'appalto per la manutenzione dell'Adda e riaffitto spazi erariali adiacenti, nell'asta del 22 marzo a Como (Pref.) fu aggiudicato (salva decisione ministeriale per una questione insorta) al signor Garbagnati Antonio, di Giovanni, domiciliato a Lecco, col ribasso del 41,70 0[0 per le opere di manutenzione e l'aumento del 3 0[0 pel riaffitto. (V. N. 11 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Mantova. — L'appalto op. provv. occ. sistematica ed urgente difesa frontale ai froldi Sabbioncello e Lagomoro in destra Po, nell'asta del 21 marzo, fu in Pref. aggiudicato al signor Valentini Pietro col ribasso del 3,05 0[0 su L. 172.400. (V. N. 10 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Messina. — L'appalto per la costruzione tettoia, scuderia e casetta in Scordia, presso Paternò, nell'asta 15 marzo a Messina (Dir. Genio Mil.). fu aggiudicato al signor Coduri Carlo, ingegnere, domiciliato a Paternò, via Nuova n. 10, per L. 48,875. (V. N. 9 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dall'11 al 20 marzo 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio – Rete principale	4027	4006		
Chilometri in esercizio – » secondaria	423 4450	259 4265	185	—
Media in esercizio	4404	4212	192	—
Viaggiatori	1.293.937 24	1.155.549 45	138.387 79	—
Bagagli e Cani	96.016 15	70.984 91	25.031 24	—
Merci a G. e P. V. accelerata	251.516 87	243.188 29	8.328 58	—
Merci a P. V.	1.555.616 61	1.456.839 51	98.777 10	—
TOTALE	3.197.086 87	2.926.562 16	270.524 71	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 20 marzo 1887.*

Viaggiatori	30.850.533 09	29.653.836 38	1.196.696 71	—
Bagagli e Cani	1.524.941 33	1.433.938 53	91.002 80	—
Merci a G. e P. V. accelerata	7.553.606 37	7.302.831 60	250.774 77	—
Merci a P. V.	38.953.337 77	37.539.033 99	1.414.303 78	—
TOTALE	78.882.418 56	75.929.640 50	2.952.778 06	—

Prodotto per chilometro.

della decade	718 45	686 18	32 27	—
riassuntivo	17.911 54	18.026 98	—	115 44

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Febbraio 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	8.984 15	386 55	9.370 70
Torino-Lanzo	» 32	25.588 00	6.725 33	32.313 33
Settimo-Rivarolo	» 23	9.279 50	8.008 11	17.287 61
Santhià-Biella	» 30	22.168 94	19.673 90	41.842 84
Fossano-Mondovì	» 24	3.570 95	366 60	3.937 55
Sassi-Superga	» 3	536 90	—	536 90
TOTALE		70.128 44	35.160 49	105.288 93

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dall'11 al 20 Marzo 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	3.116 25	13.112 30	1.023 95	3.491 40	872 70	3.174 20	1.689 90	3.542 25	4.353 40	1.180 80	597 00
Bagagli	63 20	238 55	24 50	21 50	8 25	71 65	4 80	14 15	30 25	18 05	13 55
Merci Gr. Velocità	341 55	810 00	82 25	326 35	141 65	183 15	14 75	36 35	245 00	67 60	—
Id. Picc. Vel. Acc.	29 40	698 85	5 55	32 05	—	23 65	—	—	—	18 00	—
Id. Picc. Veloc.	2.967 45	4.132 25	758 60	3.880 65	1.633 05	1.420 15	815 95	287 00	158 60	152 15	—
Totali	6.517 85	18.991 95	1.894 85	7.751 95	2.655 65	4.872 80	2.525 40	3.879 75	4.782 25	1.436 60	610 55

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dall'11 al 20 Marzo 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1887	83.923 12	1.531 43	15.708 72	118.557 65	2.694 71	222.415 63
1886	101.560 30	2.773 79	8.376 70	111.749 47	2.421 48	226.881 74
Differenze	— 17.637 18	— 1.242 36	+ 7.332 02	+ 6.808 18	+ 273 23	— 4.466 11
	Dal 1° Luglio 1886 al 20 Marzo 1887.					
1886-87.	2.902.137 79	63.486 75	305.893 76	2.869.209 49	56.265 89	6.196.993 68
1885-86	2.501.478 69	56.262 19	268.933 07	2.834.902 16	54.912 37	5.716.488 48
Differenze	+ 400.659 10	+ 7.224 56	+ 36.960 69	+ 34.307 33	+ 1.353 52	+ 480.505 20

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

8ª Decade — Dall'11 al 20 marzo 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	751.177 70	39.981 66	220.788 17	1.193.871 19	29.461 55	2.235.280 27	4.006 00	557 98
1886	769.984 19	37.081 47	221.315 16	1.120.992 13	32.627 23	2.182.000 10	4.006 00	544 68
Differenze nel 1887	— 18.806 49	+ 2.900 19	— 526 99	+ 72.879 06	— 3.165 68	+ 53.280 07	»	+ 13 30
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	6.113.682 64	288.708 27	2.144.200 17	9.204.842 59	242.076 09	17.993.509 76	4.006 00	4.491 64
1886	5.652.690 83	264.279 28	1.762.441 50	8.858.085 65	277.863 33	16.815.360 59	4.006 00	4.197 54
Differenze nel 1887	+ 460.991 81	+ 24.428 99	+ 381.758 67	+ 346.756 94	— 35.787 24	+ 1.178.149 17	»	+ 294 10
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	24.875 40	850 20	5.286 15	15.794 85	996 40	47.803 00	704 00	67 90
1886	18.115 35	274 12	1.298 80	10.752 49	606 85	81.047 61	422 00	73 57
Differenze nel 1887	+ 6.760 05	+ 576 08	+ 3.987 35	+ 5.042 36	+ 389 55	+ 16.755 39	+ 282 00	— 5 67
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	211.529 09	5.088 57	28.913 30	135.304 70	6.947 67	387.873 33	702 18	552 38
1886	133.265 25	2.242 18	10.216 32	63.471 87	4.677 38	213.873 00	422 00	506 81
Differenze nel 1887	+ 78.263 84	+ 2.846 39	+ 18.696 98	+ 71.922 83	+ 2.270 29	+ 174.000 33	+ 280 18	+ 45 57

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1887	1886	*Differenze* nel 1887	1887	1886	*Differenze* nel 1887
Viaggiatori	1.805 15	2.023 90	— 218 75	12.088 55	11.703 40	+ 385 15
Merci	860 30	752 85	+ 107 45	5.534 22	5.163 80	+ 370 42
Introiti diversi	102 10	»	+ 102 10	860 75	»	+ 860 75
Totali	2.767 55	2.776 75	— 9 20	18.483 52	16.867 20	+ 1.616 32

ANNUNZI

Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima, Firenze - Capitale L. 230 milioni interamente versato.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7,50, maturante il 1° aprile p. v., sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione.

a FIRENZE	*presso*	*la* Cassa Centrale . . .	in L.	6 30
» ANCONA	»	*la* Cassa dell'Esercizio	»	6 30
» BOLOGNA	»	Id. Id.	»	6 30
» NAPOLI	»	*la* Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6 30
» PALERMO	»	*i Signori* I. e V. Florio . . .	»	6 30
» LIVORNO	»	*la* Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6 30
» GENOVA	»	*la* Cassa Generale.	»	6 30
» TORINO	»	*la* Società Gen. di Credito Mobiliare Ital.	»	6 30
» ROMA	»	Id. Id.	»	6 30
» MILANO	»	*la* Banca di Credito Italiano . .	»	6 30
» VENEZIA	»	*i Signori* Jacob Levi e Figli . .	»	6 30
» PARIGI	»	*la* Società Gen. di Credito Ind. e Comm.	Fr.	6 30
	»	*la* Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6 30
	»	*la* Banca di Sconto di Parigi . .	»	6 30
» GINEVRA	»	*i Signori* Bonna e C.	»	6 30
» BASILEA	»	» de Speyr e C.	»	6 30
» BRUXELLES	»	*la* Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6 30
» BERLINO	»	*il Signor* Meyer Cohn	»	6 30
	»	*la* Banca Tedesca in Berlino . .	»	6 30
» FRANCOFORTE S/M	*presso*	*il Signor* B. H. Goldschmidt	»	6 30
» AMSTERDAM	*presso*	*la* Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fl.	2 96
» LONDRA	*presso*	*i Signori* Baring Brothers e C. . .	Lst.	0 5 1/2

Firenze, 15 marzo 1887. LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX Sabato, 9 Aprile 1887 NUM. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

GENOVA ED IL GOTTARDO

Questione delle tariffe dei cereali in transito per la Svizzera

Nel N. 90 del 31 marzo u. s. del giornale *Il Caffaro*, di Genova, con nostra sorpresa troviamo risollevata ancora la questione del transito dei cereali dall'Italia per la Svizzera, via Genova e Gottardo, e lamenta la concorrenza che a Genova fanno i porti di Marsiglia, Trieste, Anversa, Rotterdam e Venezia.

L'autore dell'articolo rincara la dose osservando: « Parrà » strano che anche il porto di Venezia possa fare una ef» ficace concorrenza a quello di Genova, quantunque la » merce da Venezia per giungere al Gottardo debba per» correre una linea assai più lunga che da Genova; ep» pure la maggior distanza da Venezia è scomparsa dopo » che la rete Adriatica accordò un notevole ribasso della » tariffa speciale N. 5, in seguito al quale i cereali in » partenza da Venezia (stazione marittima) pel Gottardo, » pagano la medesima tassa di quelli in partenza da Santa » Limbania ».

Tale asserzione, sulla quale si appoggia per lamentare la sfavorevole condizione che sarebbe stata fatta a Genova, non è punto fondata, ed è facile dimostrarlo.

Innanzi tutto non è vero che per il percorso italiano i cereali in partenza da Venezia (staz. marittima) pel Gottardo pagano una egual tassa di quelli in partenza da Genova; pagano meno, poichè appena la rete Adriatica ha ridotto il suo prezzo, la Mediterranea introdusse anch'essa un ribasso.

In secondo luogo il confronto vuol esser fatto in modo più ampio, vale a dire fra i prezzi complessivi di trasporto da Venezia e da Genova (S. Limbania) ad una medesima destinazione svizzera, la quale nella questione che ci occupa è Brunnen, dove esistono i Dock svizzeri dei cereali.

Ora questi prezzi complessivi sono:
Da Venezia marittima a Brunnen L. 25.80 per tonn.
Da S. Limbania a Brunnen . . » 24.30 »

Differenza a favore di Genova L. 1.50 per tonn. cioè L. 15 per vagone, la quale differenza, stante la diversità dei prezzi sulle ferrovie svizzere per le stazioni oltre Brunnen, non discende mai al disotto di L. 1,20 per tonnellata, ossia L. 12 per vagone.

Le riduzioni concesse a Venezia non potevano e non possono frattanto arrecare alcun pregiudizio allo sviluppo del traffico dei cereali in transito da Genova, e ciò viene pienamente confermato dal fatto che i cereali transitati a Chiasso sono totalmente destinati a località del Canton Ticino, e della quantità (1000 tonnellate) spedita negli ultimi tre mesi, quasi due terzi provengono dal porto di Genova. Invece il movimento verificatosi dallo stesso porto di Genova, via di Pino, essenzialmente per Brunnen ed oltre, dal dicembre a tutto marzo sorpassò le 15,000 tonnellate.

L'eloquenza di tali cifre dimostra che le inquietudini, delle quali l'egregio articolista si fa eco, non hanno il minimo fondamento, e che la condizione favorevole di Genova non sarebbe stata pregiudicata anche qualora la Mediterranea non avesse ribassato, in pura sua perdita, il prezzo Genova-Pino.

Noi riteniamo poi che se vi fossero mezzi più adatti per un pronto scarico e per un rapido trasporto, che se fosse possibile porre a disposizione di Genova una quantità di vagoni anche maggiore e che se, a parte ciò, le spese di piazza venissero ridotte ad una più giusta misura, delle 300 mila tonnellate di cereali che importa la Svizzera, un buon terzo farebbe scalo a Genova.

È dunque sempre più posto in sodo che il porto di Genova partecipa al traffico dei cereali in transito per la Svizzera in quella abbondante misura che lo consentono

la sua zona di competenza e le attuali sue condizioni locali nonchè di potenzialità della linea d'accesso; misura, la quale non potrà che accrescersi col migliorare di dette condizioni. Del resto, se la partecipazione di Venezia a questo stesso traffico fosse eventualmente per accrescersi, sarebbe forse un male? Anzi, il maggior traffico di Venezia non sarebbe tanto di sottratto ai porti esteri di Trieste, Marsiglia e Rotterdam? In tal caso Genova, anzichè rammaricarsi, non avrebbe che a rallegrarsi di questo vantaggio per il Paese, in omaggio appunto a quei sentimenti di fratellanza e di equità, ai quali l'articolista fa appello.

Nell'interesse della verità abbiamo creduto di chiarire una questione, che ormai non ha ragione d'essere, salvo che si voglia scientemente agitarla per tener vive ingiustificate apprensioni, quando invece sarebbe carità di patria il dissiparle.

LA FERROVIA DELLO SPLUGA

Il Governo del Cantone dei Grigioni ha diramato ai Cantoni cointeressati nel valico dello Spluga un memoriale, nel quale dapprima si riassumono le pratiche da esso fatte per ravvivare quella questione dal 1883 in avanti, e in seguito si propone quanto sarebbe bene si facesse ora.

Nella prima parte si espongono i passi fatti in Svizzera ed in Italia, in seguito alla iniziativa data dal Comitato milanese interprovinciale per la ferrovia da Lecco a Colico, e per lo Spluga da quel Governo cantonale; non che i risultati di speciali missioni affidate al sig. Bavier per l'Italia ed al sig. Dedual per gli Stati del Sud della Germania. Il primo signore da ripetute conferenze avute in diverse città d'Italia con persone occupanti posti importanti nelle Amministrazioni locali e nella finanza, riportò ai suoi mandanti la convinzione, avere il valico elvetico Orientale favore ancora in Italia, e poter sperare appoggio dai consoni interessi della potente Società esercente la Rete Adriatica. Il secondo ebbe esso pure assicurazioni, non essere scemato l'interesse della Germania meridionale per la ferrovia propugnata.

Nella seconda parte si accenna brevemente ai progetti recentemente proposti per la ferrovia fra Chiavenna e Coira, cioè a quello a sezione ristretta e rotaia dentata, studiata dall'Impresa Zchokke attraverso al Maloja e Pizzo Longino, all'altro a gran tunnel di metri 26,356 dell'Impresa Vaccassi, sottopassante al Septimer, ed infine al progetto a tunnel di metri 16,290 pubblicato, qual progetto d'avviso dal Comitato interprovinciale soprannominato. All'intento, a cui si mira da tutti i promotori, di avere una ferrovia pel grande traffico, di esercizio agevole quanto quella del Gottardo, si conclude, nel Memoriale, doversi dare l'assoluta preferenza al tracciato che fora lo Spluga, il monte, cioè, più depresso e situato sulla più retta via fra Chiavenna e Coira.

Riconoscendo però quel Governo, in ciò perfettamente d'accordo col Comitato interprovinciale milanese, che gli studi esistenti non corrispondono più ai portati moderni della scienza, la quale, progredita in ispecie per la esperienza fatta al Gottardo ed all'Arlsberg, lascia sperare, da nuovi rilievi, dei miglioramenti non piccoli anche nei tracciati su quest'altro monte, riconoscendo pure che i rilievi del 1864 non sono abbastanza estesi, nè completi, propugna la compilazione di un nuovo progetto, veramente particolareggiato ed esecutivo. Enuncia poi come siano già intercorse trattative fra il Comitato interprovinciale, il Governo Cantonale e la Società Adriatica per l'esecuzione dei detti progetti a mezzo di quest'ultima, e come basti ora procurare alla medesima un sussidio di 200 mila lire per essere sicuri che la questione farà questo importante passo. Di queste, L. 125,000 si raccoglieranno in Italia, per cui sono 75,000 che i Governi ed altri interessati sono chiamati a votare, ed è scopo del memoriale indurre i chiamati a non negare il modico concorso loro chiesto.

Con ciò, seguendo l'esempio dato al Sempione, anche allo Spluga si accerterebbe uno dei dati del gravissimo problema, la spesa. Resterebbe poi unica incognita ancora la rendita, ma per questa le induzioni sono più facili, ed allora è sperabile che, tenuto conto dell'aumento di traffico creato dal nuovo valico sulla rete italiana, la Società Adriatica possa assumere l'esecuzione della nuova ferrovia con sussidii moderati, tali da potersi raccogliere al di qua ed al di là delle Alpi in un tempo non lontanissimo.

A queste notizie d'Oltralpe, aggiunge la *Perseveranza* essersi il 4 corrente radunato il detto Comitato interprovinciale all'intento principalmente di fare il riparto del contributo italiano pel progetto fra le provincie, comuni ed altri interessati, e che il detto riparto fu eseguito nella misura che verrà a giorni comunicata agli interessati medesimi.

UNA GARA TRA IL VAPORE E L'ELETTRICITÀ

(Dalla *Gazzetta dell'Unione Ferroviaria Tedesca*).

Fra le città di Francoforte s|M e la industriosa Offenbach, distante da questa 5 Km. con una popolazione di 30,000 anime, vi è un movimento di viaggiatori straordinariamente vivo. Fra le due città, e cioè fra il sobborgo di Francoforte che chiamasi Sachsenhaüsen, posto sulla riva sinistra del Meno, ed Offenbach, trovasi ancora, a metà strada circa, Oberrad, con 6000 abitanti, che mantiene un'attiva comunicazione con entrambe.

A questo movimento di passeggieri servono, oltre la grande linea ferroviaria Francoforte-Sachsenhaüsen-Offenbach-Bebra, poco importante per il commercio locale, *la ferrovia locale* Sachesanhaüsen-Oberrad-Offenbach dipendente dalla R. Direzione di Francoforte e la ferrovia elettrica la quale passa per la strada provinciale di Sachesanhaüsen e va ad Offenbach, toccando Oberrad.

La ferrovia locale, la quale è congiunta ad Oberrad colla ferrovia principale per mezzo d'uno scambio, provvede al servizio merci di due stabilimenti privati, il Macello di Francoforte e la Fabbrica di gaz di Offenbach, ma del rimanente non è destinata che al servizio passeggieri. Le stazioni della ferrovia locale trovansi all'incirca nel centro di Offenbach e di Sachesanhaüsen. Da questa ultima stazione due linee di *tram* conducono a Francoforte passando per i ponti superiore ed inferiore del Meno. In 20 o 30 minuti (10 di ferrovia) si può giungere da Offenbach a qualunque punto di Francoforte toccato dalla linea del tram, e viceversa da Francoforte ad Offenbach. Le carrozze del tram pronte all'arrivo del treno della ferrovia locale, hanno una tabella con relativa inscrizione. La « ferrovia locale » a tutto il 15 marzo a. c. fece partire ogni ora un treno in ciascuna direzione, dalle 6 del mattino alle 11 di sera.

La ferrovia elettrica ha la propria stazione in Sachsenhaüsen presso il vecchio ponte, ed è quindi più prossima al punto centrale del movimento di Francoforte che non sia la ferrovia locale, quantunque non abbia comunicazione molto comoda col tram. Passa quindi per la strada che attraversa longitudinalmente la località di Oberrad e la città di Offenbach, ed ha punti di fermata alla ma-

niera del tram. La ferrovia locale oltre le dette stazioni, ha ancora un'altra fermata ad Oberrad, distante circa 5 minuti dal centro di detta località. La ferrovia elettrica presta servizio egualmente dalle 6 del mattino alle 11 di sera, con partenza ogni 20 minuti, durata della corsa da 20 a 25 minuti, con una o due carrozze da 22 posti a sedere ciascuna. Essa non ha diversità di classi ed il prezzo è di 10 pfennig per la metà della tratta, di 20 per la tratta intiera.

Potrebbe riuscire ora interessante di vedere come si sia formata questa concorrenza delle due ferrovie, unica finora nel suo genere, e quali prospettive presenti essa per l'avvenire.

Negli ultimi anni, prima della costruzione della ferrovia elettrica, la ferrovia locale trasportava annualmente 1,600,000 persone, incassando 200,000 M. Nel primo anno d'esercizio della ferrovia elettrica il numero dei passeggieri scese ad 1,217,000 e l'incasso diminui di M. 50,000 circa; per contro la ferrovia elettrica trasportò nel 1884-85, 1,008,000 passeggieri con un incasso di 148,000 M. Il movimento passeggieri fra Francoforte ed Offenbach ascese quindi in tale anno, compreso il servizio della ferrovia principale, a 2,300,000 con un ricavo di M. 300,000. Per confronto rammentiamo che la ferrovia metropolitana di Berlino trasportò nello stesso anno 14,000,000 di passeggieri. Mentre quindi la ferrovia elettrica tolse alla ferrovia locale circa 400,000 persone, ne acquistò, sia per le comunicazioni più numerose e più comode, sia per il fascino della novità, altri 600,000 e più. Sul totale dei passeggieri (1,008,000), 535,000 spettano alle corse di 10 pfennig fra Offenbach e Oberrad od Oberrad e Francoforte, rispetto a cui la ferrovia elettrica per la sua posizione topografica ha un vantaggio speciale di fronte alla ferrovia locale; e 473,000 alle corse a 20 pfennig, cioè fra Sachsenhaüsen ed Offenbach.

L'amministrazione della ferrovia locale ha ora preso alcune misure per non vedere assottigliata in proporzioni maggiori la propria partecipazione a codesto servizio molto lucroso. A queste misure appartiene in prima linea la modificazione relativa ai prezzi dei biglietti. I vecchi prezzi ricavati dalla valuta dei Kreuzer dovettero essere ridotti a sistema decimale: vi erano biglietti da pf. 6, 9, 12, 18, 23, 26, 52, 69. I nuovi costano: sola corsa per Oberrad: 20, 15, 10, 6; andata e ritorno: 30, 25, 15; sola andata ad Offenbach: 40, 30, 20, 10; andata e ritorno: 60, 45, 30.

Per la II classe questi prezzi sono quindi inferiori a quelli della ferrovia elettrica (pf. 10 e 20); in III classe, sola andata eguali, e andata e ritorno inferiori di 5 e 10 pf. I prezzi dell'andata e ritorno nel nuovo computo hanno subìto una rilevante diminuzione. Oltre a ciò vi sono ancora dei biglietti settimanali per operai di Offenbach a 90 pf., e biglietti di abbonamento da 1 a 12 mesi. Per dippiù in questo inverno i carri della ferrovia locale vennero per la prima volta riscaldati, quantunque la corsa non duri che 10 minuti e sia quindi più corta delle corse comuni dei trams. Finalmente a partire dal 15 marzo a. c. fu aumentato sensibilmente il numero dei treni. Mentre fino a tutto il 1883 sulla ferrovia locale partivano prima 28, poi 30, poi 34 treni, ora partono giornalmente 50 treni, 25 per ogni Direzione. Sono quindi aumentati 8 treni per ogni direzione, ed ora come sulla ferrovia Nürnberg-Fürth nelle ore della giornata in cui regna il massimo movimento havvi una corsa ogni mezz'ora. Questa disposizione non fu di facile attuazione, essendo la ferrovia ad un solo binario e dovendo, come si disse, servire anche ad un limitato movimento merci. Osserviamo per incidenza che i treni della ferrovia locale sono occupati in media per ogni giorno da 50 a 370 passeggieri, a seconda del maggiore o minore movimento commerciale.

Le misure adottate dalla ferrovia locale hanno già avuto il successo di fare aumentare in modo rilevante la frequenza e gli incassi.

La ferrovia elettrica per contro ebbe bensì nel secondo anno d'esercizio un aumento di 5000 M., ma d'altra parte una diminuzione di 18,000 passeggieri. Questo fatto si deve all'aumento domenicale dei prezzi, aumento che ora venne abolito. Dei passeggieri, 549,000 eseguirono metà corsa, e 400,000 corse intiere. La proporzione fu quindi ancora più favorevole del primo anno d'esercizio. Facciamo però osservare che il minor prezzo di 6 pf. nella 4ª classe della ferrovia locale non pregiudica assolutamente la corsa a 10 pf. della ferrovia elettrica, poichè appunto questo servizio è in via di aumento presso la ferrovia elettrica. La preferenza di cui gode la ferrovia elettrica è dovuta semplicemente alla comodità. Anche quì facciamo notare che gli incassi giornalieri della ferrovia elettrica oscillarono nel primo anno d'esercizio fra 178 e 1399 M. e nel secondo anno fra 195 e 1036 Marchi.

Si dovrebbe ora credere che un'introito annuale di 150,000 Marchi per 5 Km. di ferrovia sia sufficiente a fruttare un modesto interesse al capitale d'impianto, tanto più che la sottostruttura non costò nulla. Ma così non è. Nessun dividendo è stato finora devoluto al capitale azioni, ammontante a 750,000 M. Le spese d'esercizio ascesero nell'ultimo anno al 75 0[0.

Per confronto citeremo la ferrovia Nürnberg-Fürth, la quale con un introito di 264,000 M. ed un capitale di soli 300,000 M., dà un dividendo del 20 e più 0[0.

Se le condizioni della ferrovia elettrica furono in questi due primi anni così sfavorevoli, lo saranno ancora più nel corrente terzo anno; poichè, mentre la ferrovia locale ed il tram di Francoforte raggiungono sensibili aumenti di introiti, la ferrovia elettrica, secondo il manifesto settimanale, a partire dal 1° luglio a. s. ha introitato soli 96,000 M., di fronte a 106,000 M., introitati nell'anno precedente ed ha subìto quindi una perdita del 10 0[0 circa che, data la concorrenza della ferrovia locale, dovrà aumentare ancora.

Siccome poi sarà difficile che si ottenga una diminuzione delle spese d'esercizio, non vi è alcuna probabilità che questa gara fra il vapore e l'elettricità riesca favorevole alla seconda.

LE STRADE FERRATE
DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

(*Contin. — V. Num. 14*).

SINDACATI.

La storia della creazione dei sindacati e il loro funzionamento è una delle questioni più interessanti che si possa esaminare negli Stati-Uniti. Essa ha determinato in questo paese una evoluzione, che è ancora nei suoi primordi, ma che minaccia grandi conseguenze probabili. Abbiamo avuto l'onore di sentire su questa questione il sig. Albert Finck, direttore del Sindacato delle linee dell'Est, una delle più notevoli autorità in materia di ferrovie, e la buona fortuna di poterci spiegare con lui, senza interprete, in lingua tedesca che è la sua lingua madre.

Il sig. Finck era direttore della ferrovia di Louisville-Mashville quando gli venne per la prima volta l'idea di impegnare alcune Società vicine ad intendersi colla sua, sulla base di una divisione di traffico, invece di continuare a farsi la guerra, con gran pregiudizio delle une e delle altre. Questa associazione, la cui direzione venne a lui confidata, si propagò rapidamente negli Stati della Georgia e delle due Caroline, del Tennessee e del Kentucky. Essa finì per estendersi a più di 30 Società ferroviarie e anche a delle Compagnie di navigazione. Questo succedeva nell'anno 1876.

Mentre queste piccole reti davano così un rimarchevole esempio di armonia, la guerra diveniva di più in più lo stato normale delle grandi Compagnie che fanno il transito dall'Ovest all'Est e che si chiamano *Trunk-Lines*. Queste linee che avevano vissuto lungo tempo di traffico locale, del quale ognuna aveva naturalmente la sua parte,

secondo la topografia delle regioni che servivano, avevano visto in seguito al prolungamento delle ferrovie verso l'Ovest ed alla colonnizzazione di immense distese di terreno, affluire ad esse un traffico considerevole, e si erano poste a disputarselo con una asprezza senza pari.

Le *Trunk-Lines* erano primitivamente in numero di 5, cioè:

1° La *N. Y. Central and Hudson River R. R.* che va da New-York a Buffalo e si prolunga su Chicago da una parte, su Boston dall'altra, per l'intermediario delle Compagnie affigliate o vassalle;

2° La Compagnia di *Pensilvania* che, per mezzo della sua linea propria o delle linee che essa esercita va pure da New-York su Chicago e serve inoltre Baltimora e Filadelfia;

3° La *Baltimore and Ohio R. R.* più o meno allacciata colla precedente e che come questa serve New-York, Filadelfia e Chicago. Questa rete si prolunga inoltre su Cincinnati, Luisville e San Luigi;

4° La *N. Y. Lake Erie and Western R. R.* che riunisce New-York a Buffalo, poi a Chicago per diverse linee affigliate;

5° Infine, il *Grand Trunk*, metà Canadiano, metà Americano, che, partendo da Chicago passa per Detroit e finisce alle porte dell'Est.

A queste prime linee se ne aggiunsero altre 2 che si costruirono un po' più tardi, allo scopo principalmente di far concorrenza alla N. Y. Central; sono:

a) La *Delaware, Lakawana, and Western R. R.* che va come questa ferrovia da New-York a Buffalo;

b) La *West-Shore* che corre parallelamente a quella sulla riva destra dell'Hudson, mentre la N. Y. Centrale tiene la riva sinistra. I destini di quest'ultima non furono prosperi e oggidì essa venne riscattata, dopo essere andata in rovina, dalla sua temuta avversaria.

La storia di queste Compagnie durante gli 11 anni passati, tra il 1874 e il 1885, è quella di una successione di guerre disastrose, interrotte appena da tregue di breve durata. Talora, quando un accomodamento è conchiuso, subito si scopre che una delle Compagnie ha negletto di stipularlo anche per le linee che la prolungano e che l'abbassamento delle tariffe su queste linee rende illusorio il passato accordo; talora, una delle Compagnie contraenti o una vicina si apre un nuovo accesso verso i porti; essa vuol cogliere i frutti della sua situazione, abbassa i suoi prezzi (1), obbliga le linee più direttamente interessate ad abbassare di nuovo le loro; l'equilibrio si rompe e la lotta ricomincia.

Si era a questo punto, quando, stanche di questa guerra, le Compagnie vedendo il buon esito della pace mantenuta nel Sud-Ovest per gli sforzi del sig. Finck, pensarono a far appello alla sua autorità ed ai suoi talenti. Egli accorse, e, dopo un periodo abbastanza lungo e abbastanza difficile di elaborazione, fece loro firmare, il 5 novembre 1885, un trattato che egli spera sia definitivo.

Le basi di questo accordo sono le seguenti:

Sarà fissata una ripartizione del tonnellaggio transitante dall'Ovest all'Est o reciprocamente tra le *Trunk-Lines*.

Saranno stabiliti prezzi fissi di trasporto (tanto per merci che per viaggiatori) tra i punti estremi delle *Trunk-Lines* all'Ovest ed i porti dell'Est.

Le compagnie si impegnano a non lasciar offrire dai loro agenti commerciali e a non accettare altri prezzi che quelli fissati.

Alcune categorie di merci (olio, ferri, calci) non sono comprese nella convenzione.

La convenzione non si applica che al traffico di transito per i punti definiti e non al traffico locale.

Le Compagnie s'impegnano, non solo per esse, ma anche per le linee affigliate che costituiscono il loro prolungamento nell'Ovest.

Per assicurare l'esecuzione di queste Convenzioni, le Compagnie diedero al sig. Finck il titolo di commissario (ossia *Direttore*) del sindacato. Il commissario riceve e concentra nei suoi uffici, composti di oltre 300 agenti, tutte le informazioni relative al tonnellaggio ed alla natura delle merci che passarono per i diversi punti di transito.

Egli cominciò collo stabilire una ripartizione per punti di transito e per Compagnia, su di una base naturalmente arbitraria, poichè il principio francese della più corta distanza avrebbe diseredato tutte le Compagnie a profitto di una sola. Questa base è pressapoco quella dell'*uti possidetis*, coi temperamenti che il commissario ha creduto utile od equo di apportarvi.

Tutti i mesi il commissario verifica se il per 0[0 che egli ha fissato è ben osservato. Se non lo è, la Compagnia che ha trasportato più della sua parte subisce, a profitto di quelle che sono lese, una ritenuta eguale al 60 0[0 del prodotto che essa si è in tal modo illegalmente attribuito in eccedenza. Per indennizzarla delle spese che essa ha fatte per questo trasporto, le vien lasciato il 40 0[0 di questo prodotto.

Se il fatto si rinnova con una apparenza di partito preso, una proporzione più forte, o l'intiero prodotto se occorre, può esserle tolta.

La ripartizione, una volta stabilita, resta in vigore fino a che non si produca un nuovo fatto che obblighi a cambiarla. Spetta al commissario di giudicare qual'è l'importanza di questo fatto ed in quali proporzioni deve tenerne conto.

Si vede quanto sia delicato il suo compito. Gli abbisognò la sua grande riputazione di integrità e l'autorità che deriva dal suo nome per venirne a capo. È ben vero che è aiutato da una commissione, presso la quale ogni parte può far appello delle sue sentenze e che giudica in ultima istanza.

Ad esempio di questo sindacato (*Pool*) delle *Trunk-Lines*, le linee all'Ovest di queste si sono messe in sindacato alla loro volta. Dopo i due sindacati si sono fusi per regolare di concerto gli affari comuni, coll'aiuto di un comitato esecutivo (*Joint executive commitee*). Ne risulta una vasta associazione che comprende 31 Compagnie e circa 40,000 chilom., ossia la quinta parte di tutta la rete degli Stati Uniti, e certamente le più importanti linee di questa rete totale.

Il sig. Finck aggiunge alle sue funzioni di Commissario della *Pool* delle *Trunck-Lines* quella di Presidente del *Joint executive comittee*.

REGIME LEGALE DELLE FERROVIE.

ATTI DI CONCESSIONE. — Le concessioni sono fatte dagli Stati, non mai dal potere centrale federale.

(1) Questi prezzi sono discesi fino a 1 centesimo per tonnellata e per chilometro ed anche più basso ancora.

Esse sono generalmente perpetue. Questa clausola, lungi dall'essere una condizione di forza è piuttosto un motivo di debolezza. I poteri pubblici e l'opinione male si accomodano all'esistenza di Compagnie indipendenti e perpetue. Al contrario, quando la concessione è temporaria, si perdona più facilmente alla Compagnia di essere più o meno sottratta all'ingerenza dello Stato, in ragione della precarietà di questa situazione. Le Compagnie americane come le Compagnie inglesi (mi si dice) cominciano a persuadersi della verità della cosa.

L'atto di concessione regola principalmente l'órganizzione finanziaria della Compagnia e gli conferisce il diritto di espropriazione. Gli lascia generalmente ogni libertà circa la scelta del tracciato. Si può dire che il controllo tecnico della costruzione non esiste.

Gli Stati non hanno quasi mai stabilito alcun privilegio per i servizi pubblici.

Essi diedero ben raramente delle sovvenzioni in danaro, ma molto sovente invece delle concessioni di terreni. Nell'Ovest, alcune Compagnie ne possedono considerevoli estensioni a destra e a sinistra della linea.

Commissioni di controllo. — In origine, le Compagnie ferroviarie, salvo che in uno o due Stati, non erano sottomesse a nessuna specie di controllo. Ma le ferrovie occupano un posto troppo grande nella vita sociale perchè le Assemblee degli Stati, colpite dagli abusi considerevoli prodotti dalla illimitata libertà, provocate dai reclami del pubblico e legate da impegni elettorali non siano costrette d'ingerirsi, poco a poco, nelle questioni di esercizio e di tariffe. Da ciò è nata una istituzione che si è rapidamente propagata, quella degli *State Railroads commissioners* o controllori delle ferrovie.

Il numero dei membri di queste commissioni di controllo è ordinariamente di 3 o di 5. Essi sono nominati talora dal governatore dello Stato, e tal'altra dal corpo legislativo, come pure per suffragio diretto. Nella maggior parte degli Stati, nessuna condizione tecnica è richiesta per essere commissario; in alcuni, uno dei membri deve essere un ingegnere.

Le attribuzioni del controllo non hanno alcun rapporto tra uno Stato e l'altro. La legge, la giurisprudenza, le usurpazioni più o meno grandi dei commissari, la maggiore o minore compiacenza delle Compagnie le hanno sviluppate in un modo molto variabile.

In alcuni Stati le commissioni sono ridotte a una parte esclusivamente consultiva. Esse indirizzano tutti gli anni un rapporto all'Assemblea legislativa e danno il loro avviso sugli affari che loro sono sottomessi.

Inoltre le commissioni hanno cercato d'attirare a se le contestazioni fra le ferrovie ed il pubblico. Esse hanno prima giudicato arbitralmente in seguito al mutuo consenso delle parti, ed hanno finito per prendere una tale autorità che le Compagnie non osano più di declinare la loro competenza.

Altre volte la legge stessa ha definito questa competenza e stabilito delle penalità più o meno severe come sanzione dei loro decreti.

Nella Georgia infine si arrivò subito all'estremo limite del diritto dello Stato, e si rivestì la commissione di poteri i più estesi e specialmente di quello di fissare le tariffe a suo piacimento.

È da temere che questo esempio venga imitato. Difficilmente si arresta in questa via quando l'opinione pubblica, evidentemente interessata ad ottenere i più bassi prezzi possibili, vi spinge, e nessun contratto formale vi trattiene. La perpetuità delle concessioni crea a questo riguardo alle Compagnie una situazione difficile, come ho già detto. I loro avversari (il pubblico intiero) sostengono che è impossibile ammettere che lo Stato si sia legato per sempre le mani ed abbia perduto per sempre il diritto di intervenire. Essi affermano che la concessione non può essere un contratto bilaterale, ma non costituisce che una specie di permesso di viabilità, le cui clausole naturalmente precarie sono sempre revocabili se richieste dall'interesse generale.

Progetto d'una legge federale. — L'istituzione degli « *State commissionners* » non sembra che abbia risolto il problema tanto difficile dei rapporti reciproci tra Compagnie e poteri pubblici. L'estrema varietà delle attribuzioni di queste commissioni, la poca precisione della loro definizione, l'incompetenza dei membri che le compongono, il loro piccolo numero che deve singolarmente facilitare le tentazioni di corruzione, devono essere probabilmente tenute fra le principali ragioni che hanno impedito di produrre l'effetto che si attendeva.

In materia di tariffe specialmente, non sembra che si sia rimediato ai numerosi abusi, contro i quali il pubblico reclama e dei quali ho citato qualche esempio. Ora è là il punto più importante e più delicato, quello che più tocca gli interessi di tutti e il cui regolamento è la cosa più difficile in tutti i paesi, e agli Stati Uniti più che altrove. Vi si incontrano, infatti, delle condizioni tutte speciali. La tal linea unisce due punti molto importanti, senza sortire dalle frontiere di un medesimo Stato, mentre la linea concorrente serve i medesimi punti, traversa i territori di due o tre Stati differenti. Quando anche uno di questi Stati abbia saputo interporre la sua autorità, introdurre alcune regole protettrici degli interessi, reprimere alcuni abusi, lo Stato vicino è sovente molto meno avanzato e la Compagnia che è a cavallo dell'uno e dell'altro sfugge di fatto al controllo che la prima è sola a subire.

Si comprese adunque che il potere federale doveva intervenire, e venne perciò presentato un progetto di legge al Congresso. Ma la questione rilevandosi, si è ridotta. La costituzione dà al Congresso « *il potere di regolare il commercio colle nazioni estere e il commercio tra i differenti Stati e colle tribù indiane, di fare tutte leggi necessarie a tal uopo* ». È questo articolo che è invocato. Ma il Congresso vede a questo riguardo i suoi diritti limitati dai diritti degli Stati e non può intervenire che limitandosi a regolare, come vuole questo articolo, le questioni comuni.

Comunque sia, il Senato si impadronì della questione; aperse una inchiesta, raccolse e riassunse i principali punti di reclamo.

Questa vasta inchiesta è terminata. I punti principali che essa ha messo in luce sono: la necessità della pubblicità delle tariffe, della soppressione delle convenzioni particolari segrete e delle tariffe di favore; di una proporzione più equa tra le tariffe di transito e le tariffe locali; infine (e ciò è particolarmente rimarchevole) la necessità di una organizzazione che metta fine alla concorrenza delle ferrovie e che loro imponga l'obbligo di sindacarsi.

In America, cessò l'illusione che consisteva nell'attendere grandi risultati dalla concorrenza; e non si crede che

il buon mercato eccessivo dei trasporti, che essa procura ad intervalli, valga il sacrifizio di una stabilità di tariffe che è per il commerciò una necessità di primo ordine.

Quanto alle Compagnie, esse hanno per altri motivi i medesimi desideri. Esse conoscono per esperienza tutti i mali della guerra; esse si rammentano che questa si è sovente riaccesa, malgrado i loro desideri di vivere in pace, per circostanze che non hanno potuto impedire (uscita di una di esse dal sindacato, costruzione di nuove linee); esse non vedono rimedio che in disposizioni legislative, e sperano che queste disposizioni, raggruppando le ferrovie in sindacati regionali, avranno per effetto, specialmente, di impedire in ogni regione la concessione di linee rivali colle linee sindacate.

La legge in principio non darà senza dubbio una completa soddisfazione a tutti questi desideri, in ragione dei diritti limitati del Congresso. Si limiterà prababilmente pel momento a creare un corpo federale di controllo, a sorvegliare la gestione delle Compagnie, a proibire, come contrarie all'ordine pubblico, le clausole segrete ed i favori personali, a dare infine delle disposizioni destinate a facilitare l'unione delle Compagnie ed a sopprimere la concorrenza.

Si spera, secondo il metodo anglo-sassone, che il tempo farà il resto e chi ci si accontenterà di questo progresso, già considerevole, in attesa che l'avvenire ne faccia realizzare dei nuovi.

È uno spettacolo sicuramente molto curioso il vedere questo lavoro di reazione del popolo americano che cerca e trova, nella piena sua libertà, i mezzi proprii a correggere gli abusi di questa libertà stessa. Esso presenta inoltre ai nostri occhi francesi questo interesse molto particolare, che la soluzione verso la quale pareva tendere, non sarà senza analogia, a dispetto di apparenti divergenze nelle quali si riflette lo spirito di ogni razza, col regime che si è create nel nostro paese quasi d'un tratto, e sotto il quale noi viviamo da 40 anni. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali ha fatto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia emanare i provvedimenti opportuni onde rimborsare le spese da essa sostenute e che ammontano a circa L. 1,550,000, per conto del Governo per studi di nuove linee, per espropriazioni, per lavori e per provviste diverse sulle linee in costruzione.

><

È terminato il terzo periodo delle visite e consegne delle linee del Mediterraneo, e venne fissato per la prima quindicina di maggio l'incominciamento del quarto. Nel terzo periodo furono visitate e consegnate le seguenti linee: Eboli-Metaponto, Taranto-Reggio, Reggio-Villa San Giovanni, Catanzaro Marina-Catanzaro-Sala, Sibari-Cosenza e Battipaglia-Agropoli, dello sviluppo complessivo di chilometri 791. Finora sono state visitate e consegnate tante linee per una totale lunghezza di chilom. 1495, ed essendo la lunghezza complessiva delle linee componenti la rete di chilom. 4124, restano ancora da consegnarsi chilometri 2629.

><

Ci informano da Salerno che i lavori dei due tronchi Ogliastro-Agropoli ed Agropoli-Rutino sono oramai completati, e quindi i tronchi stessi sono già pronti per l'esercizio.

Anche il tronco successivo da Rutino a Vallo trovasi in istato di essere prossimamente inaugurato al servizio pubblico, imperocchè i lavori che vi mancano a compimento non sono tali da compromettere la sicurezza dell'esercizio.

Il giorno 14 del corrente mese, a cura della Direzione dei lavori e dell'Ufficio di sindacato governativo, si procederà ad una visita accurata del tronco, ed in seguito alle risultanze della medesima sarà domandata la visita di ricognizione della intera tratta da Agropoli a Vallo.

><

La Deputazione provinciale di Reggio Emilia, concessionaria della ferrovia Reggio-Guastalla, con diramazione Bagnolo-Carpi, ha fatto richiesta al R. Ispettorato generale delle strade ferrate perchè si compiaccia dare le disposizioni necessarie per la visita di ricognizione del tronco compreso fra Novellara e Guastalla.

><

A tutt'oggi nulla possiamo aggiungere a quanto abbiamo pubblicato nel precedente numero relativamente alla nuova linea Chivasso-Casale. Nessuna disposizione definitiva venne peranco impartita, sia riguardo all'apertura all'esercizio, come neppure per la visita preliminare di ricognizione.

Frattanto l'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo ha pubblicato l'orario che sarà attivato in detta linea dal giorno della sua apertura. L'orario comprende tre corse giornaliere di treni omnibus in ogni senso, impiegando nell'intero percorso, che è di 49 chilometri, un'ora e tre quarti circa.

><

Col giorno 15 corrente, alcune modificazioni d'orario verranno pure attivate sulle linee Modane-Torino-Novara-Milano, Torino-Chivasso-Aosta, Torino-Bra-Savona, Torino-Cuneo, Savigliano-Saluzzo, Alessandria-Cavallermaggiore, Moretta-Cavallermaggiore, Mortara-Casale-Asti, Vercelli-Casale-Alessandria, Pavia-Alessandria, Vercelli-Mortara-Pavia, Novara-Varallo, Milano-Gallarate-Luvino, Milano-Gallarate-Varese, Milano-Gallarate-Arona.

><

Ci giungono da Cuneo le seguenti informazioni, riferite al 1° del corrente mese, sui lavori di costruzione della linea da Cuneo a Ventimiglia:

Tratta da Cuneo a Robilante, della lunghezza di metri 17,000. — La posa dell'armamento della via è arrivata al Km. 10, cioè a m. 2000 prima della stazione di Borgo San Dalmazzo. Entro il mese di aprile l'armamento sarà completato fino a Robilante, ed è oramai assicurato che alla fine di maggio o nella prima metà di giugno al più tardi, potrassi aprire all'esercizio il tronco Cuneo-Robilante.

Tratta da Robilante a Limone, della lunghezza di m. 15,000. — I lavori procedono sempre lentamente, occorrendo delle grandi provviste di materiale onde poter rivestire le parti di galleria già scavata. Senza tale materiale si dovrà sospendere anche il lavoro di scavo. Si spera però in una prossima ripresa dei lavori.

Tratta da Limone a Ventimiglia, di circa Km. 68. — Si sta eseguendo il tracciamento della linea dalla galleria di Tenda a Tenda. Per la rimanente parte della linea da Tenda a Ventimiglia si lavora al tavolo ai piani generali quotati, compiuti i quali si passerà allo studio comparativo dei tracciati di massima.

><

Con recente Decreto Ministeriale fu autorizzata la spesa di L. 214,916 per la costruzione di un nuovo magazzino pel materiale fisso in stazione di Torino P. N.

><

Con altri Decreti furono pure autorizzate le seguenti spese:

L. 34,000 per la costruzione d'una tenda metallica da applicarsi alla fronte interna del fabbricato passaggeri e del caffè ristorante della stazione di Caserta;

L. 45,500 per l'impianto di una tettoia a ricovero delle merci nell'attuale gran piano caricatore scoperto fra la grande e la piccola velocità in stazione di Roma;

L. 18,700 per l'applicazione di tende metalliche alla fronte interna del fabbricato viaggiatori e dei cessi in stazione di Potenza;

L. 11,000 per l'impianto di due bilancie a ponte da 30 tonnellate nelle officine di Pietrarsa e Granili;

L. 4650 per tramezze di legno nell'officina e nel deposito locomotive di Roma;

L. 1100 per la posa di un filo telegrafico fra la stazione di Roma e lo scalo merci;

L. 3250 per la costruzione di latrine isolate in stazione di Seravezza;

L. 1021 per la sistemazione del piazzale e dei locali destinati al servizio della trazione ad Empoli;

L. 200 per restauri a un ponticello sul fosso di S. Romano sulla linea Empoli-Chiusi.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione generale della rete mediterranea, il R. Ispettorato Governativo approvò l'aggiudicazione definitiva:

alla Ditta Stefano Pesce di Buccino dei lavori di vagliatura e ricarico massicciata fra Campagna e Contursi (linea Napoli-Metaponto);

e alla Ditta Giuseppe Spinelli fu Pietro di Reggio Calabria dei lavori per l'ampliamento del piazzale e la costruzione del fabbricato viaggiatori e muri di cinta a S. Sostene (linea Metaponto-Reggio).

><

Un Decreto Ministeriale del 26 scorso marzo approva il progetto, presentato dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo per l'impianto d'una caldaia con pompa a vapore per l'elevamento dell'acqua nel rifornitore della stazione di Robilante, sulla nuova linea Cuneo-Ventimiglia, e ne affida l'esecuzione a rimborso di spesa, alla Società stessa, autorizzandola a procedere all'appalto relativo mediante licitazione privata.

><

La Società esercente la rete Mediterranea ha in questi giorni noleggiato 1200 carri da merce.

><

Siamo informati che i signori Eister e Laviosa, per mezzo della R. Prefettura di Milano, hanno presentata una domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere l'autorizzazione governativa ad eseguire una ferrovia economica e ad esercitarla con macchine a vapore, che unirebbe il Colle di Nibbiano e Zavattarello a Castelsangiovanni e Piacenza.

><

Ci consta che è stata chiamata l'attenzione del Ministro dei Lavori Pubblici sulla necessità di provvedere alla deficienza di illuminazione sulle calate del Porto di Genova e di apporre la doppia rotaia ai binari situati sulle calate stesse onde non inceppare soverchiamente il libero transito dei veicoli, essendo ora assai limitato il numero dei passaggi a livello.

><

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo hanno deliberato di richiamare, con apposito ordine di servizio, il personale dipendente alla esatta osservanza delle norme relative al servizio di recapito degli avvisi d'arrivo delle merci, intendendo esse di eliminare gli inconvenienti a cui ha dato luogo una troppo lata interpretazione data da taluni Capi-stazione alle norme stesse, per quanto riguarda la facoltà di servirsi della posta pel suddetto servizio. Questa facoltà si vuole invece limitare al solo caso in cui il destinatario delle merci sia molto lontano dalla stazione, mentre negli altri casi il recapito deve farsi, almeno due volte al giorno, a mezzo del personale di fatica o delle agenzie di trasporti a domicilio.

><

La Direzione generale delle strade ferrate Meridionali ha fatto adesione ad una domanda rivoltale dalla Direzione generale delle ferrovie Austriache dello Stato, perchè nel presente, come nel decorso anno, vengano istituiti dei biglietti speciali di andata e ritorno valevoli per 15 giorni Pontebba-Venezia, da rilasciarsi in cinque diverse epoche dal maggio al settembre a quei viaggiatori che l'Impresa Schröckl condurrà fino a Pontebba mediante gite di piacere.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Poste Inglesi ha dimostrato alla Direzione Generale delle nostre Poste come tornerebbe di non poco vantaggio pel servizio della Valigia Indiana e di grande economia di tempo tanto per l'imbarco quanto per lo sbarco della Valigia stessa, se la linea ferroviaria al porto di Brindisi venisse estesa fino presso alla banchina, in vicinanza della quale i piroscafi della Società Peninsulare sono ancorati, potendosi per tal modo evitare del tutto la necessità di impiegare carri di trasporto.

L'Amministrazione Inglese predetta, qualora gravi difficoltà si opponessero a far giungere il binario fino alla estremità della banchina, si accontenterebbe che il binario stesso venisse spinto fino a quella parte della banchina, che è più prossima alla stazione portuale, onde così, e mercè uno spostamento d'ancoraggio dei piroscafi, ottenere una congiunzione fra il treno della Valigia ed il piroscafo, simile a quello che da lungo tempo esiste a Dower ed a Calais.

Sappiamo che la suindicata proposta verrà esaminata dal R. Ispettorato delle Strade ferrate, onde riconoscere se possa essere assecondata.

><

Intorno alla scelta di un tracciato per la ferrovia di 4ª categoria da Gaiano a Borgo San Donnino, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha manifestato l'avviso che, qualora sia ammissibile dal punto di vista giuridico, venga data la preferenza al tracciato generale che porta il collegamento della linea a Fornovo.

><

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, d'accordo con le Società delle Meridionali e della Sicilia, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una proposta di modificazione della nomenclatura della tariffa per quanto riguarda il solfato di calce ed il gesso calcinato.

><

S. M. ha firmato il decreto col quale sono respinti i ricorsi dei Comuni di Legnago, Casalleone, Concamarise e Salizzole, restando definitivamente approvato, a tutti gli effetti di legge, il riparto del contributo obbligatorio sta-

bilito, in base al R. Decreto 24 novembre 1885, dalla Deputazione provinciale di Verona per la spesa di costruzione della ferrovia Mantova-Legnago.

Con altro Reale Decreto sono stati respinti i ricorsi dei Comuni di Pressana, Angiari, Cologna Veneta e Roveredo di Guà, restando definitivamente approvato a tutti gli effetti di legge, il riparto del contributo obbligatorio stabilito dalla Deputazione provinciale di Verona, per la spesa di costruzione della ferrovia Legnago-Monselice.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari ferroviari:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che si possa affidare alla Società delle ferrovie Meridionali la costruzione a rimborso di spesa dei forni da pane nelle case cantoniere e stazioni lungo i tronchi da Taranto a Latiano della linea Taranto-Brindisi. I forni da costruire sarebbero 39 e la spesa relativa è presunta in L. 23,800;

2° Che in base allo schema di convenzione proposto, possa l'Amministrazione dei lavori pubblici transigere la lite vertente con Giovanni Grasso, per danni derivati ad una sua casa in territorio di Pontedecimo, in dipendenza di lavori eseguiti per la Succursale dei Giovi;

3° Che si possano approvare l'atto di sottomissione ed i progetti relativi alla costruzione delle gallerie artificiali di Signano e Salto la Vacca, lungo il tronco Vaglia-Firenze della ferrovia Faenza-Firenze;

4° Che possa approvarsi l'atto di sottomissione della impresa Versé, relativa ad una variante al contratto in vigore per la costruzione del tronco Grotto-Vittaprama della ferrovia Parma-Spezia;

5° Che si possa approvare il progetto di appalto della posa dell'armamento lungo il 1°, 2° e 3° tronco della ferrovia Cuneo-Mondovì e delle opere per la riduzione della fermata di Roccadebaldi a stazione provvisoria, testa di linea, e che i relativi lavori possano affidarsi a trattativa privata all'Impresa Bona Giovanni, assuntrice della costruzione del 2° e 3° tronco della linea suddetta. — La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 387,300;

6° Che possa approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione dell'Impresa Piano De Bernardi, relativi alla esecuzione di lavori urgenti di riparazione, causati dalle pioggie, lungo il tronco Verrés-Chambave della ferrovia Ivrea-Aosta.

Il Consiglio stesso ha riservato di dare il proprio parere sul progetto d'ampliamento della stazione di Tortoreto, lungo la linea Bologna-Otranto, presentato dalla Società per le strade ferrate Meridionali, quando il progetto stesso sarà stato riformato in conformità ai suggerimenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

><

La Camera di Commercio ed Arti di Bergamo ha rivolte istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia far pratiche colla Società delle ferrovie Meridionali, per l'attivazione dei biglietti di andata e ritorno fra la locale stazione ferroviaria e le stazioni tutte intermedie della linea Belluno-Feltre-Treviso e quelle di Venezia e di Padova, avendo la Società predetta soddisfatto solo in parte alle domande direttamente rivoltele dalla Camera di Commercio.

><

Il Ministro di Agricolura, Industria e Commercio ha firmato per la parte che lo riguarda, il Decreto col quale si autorizza che nella nomenclatura delle vigenti tariffe, la voce: *ferro a* T, *a doppio* T *per pavimenti e impalcature, per travicelli da ponti e palchi*, venga sostituita dalla seguente: *ferro a* T *ed a doppio* T *per pavimenti od impalcature, per travicelli da ponti o palchi e simili ferri semplicemente sagomati e laminati.*

Con la premessa disposizione il *ferro sagomato* viene assimilato ai prodotti della tariffa speciale N. 115 e alla classe 6ª della tariffa generale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa i seguenti preventivi: 1° per la spesa di L. 285,000 occorrenti per il rifacimento in acciaio di m. 11,142 di binario in ferro, modulo *D*, fra Pennango e Senalungo, lungo la linea Asti-Mortara, e di n. 6 scambi nelle stazioni di Castellafero, Onzano e S. Giorgio; 2° di L. 197,000 necessarie per l'impianto di un nuovo binario ai bagni di Palo, lungo la linea Roma-Pisa; 3° di L. 93,000 occorrenti per l'ampliamento ed il riordinamento del servizio merci a piccola velocità in stazione di Nervi, lungo la ferrovia ligure; 4° di L. 93,400 per l'esecuzione dei lavori di ampliamento del deposito delle locomotive nella stazione di Salerno; 5° di L. 90,000 per lavori di vagliatura e ricarico di massicciata in diverse tratte dei due tronchi Montepescali-Gavorrano e Castagneto-Cecina; 6° di L. 6400 occorrenti per provvedere all'impianto di una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate, da collocarsi nella stazione di Santa Severa, lungo la linea Roma-Pisa.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle Strade Ferrate Meridionali, esercenti la rete Adriatica, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti:

Opere a difesa della ferrovia contro la frana di Sassuriano (linea Bologna-Pistoia), spesa L. 5200.

Bonifica di alcune cave di prestito fra i chilometri 498 + 800 e 499 + 800 della linea Bologna Otranto, L. 10,800.

Completamento massicciata della linea Viterbo-Attigliano, L. 132,000.

Vagliatura e completamento della massicciata nella stazione di Castel-Giubileo (linea Roma-Orte), L. 10,500.

Rifacimento di chil. 12 + 455 di binario attualmente armato in ferro, lungo il tronco Castelfranco-Savino della linea Piacenza-Bologna, L. 361,000.

Lavori complementari al nuovo scalo merci a piccola velocità nella stazione di Parma, L. 24,600.

Sistemazione delle officine di Lucca, L. 15,200.

Spesa di L. 56,100 necessaria per provvedere ai lavori di parziale ricostruzione del tetto della grande rimessa per le locomotive semicircolari in stazione di Verona, piccola velocità.

Ferrovie Sarde. — Il 2 corrente si tenne in Roma l'annunciata assemblea generale straordinaria dagli azionisti della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

Il numero di più che 28,000 titoli depositati per questa riunione essendo stato riconosciuto valido per le votazioni, a termini dello statuto sociale, l'assemblea deliberò sulle proposte all'ordine del giorno, le quali erano:

1° Modificazioni da apportarsi ai vigenti statuti della Compagnia per attuare l'ammortizzazione delle azioni sociali, deliberata dall'assemblea straordinaria del 23 ottobre 1886;

2° Presentazione per l'approvazione dell'assemblea della tabella portante il reparto del numero di azioni da ammortizzarsi ogni anno.

Queste proposte furono messe ai voti ed approvate all'unanimità dall'assemblea.

La succursale dei Giovi. — Il *Popolo Romano*, a cui aderiamo, ha pubblicato quanto segue:

La deliberazione, adottata dalla Camera di Commercio di Torino, di fare uffici presso il Governo perchè si con-

tinui la costruzione della succursale dei Giovi, nonostante le molteplici liti in cui si sono impegnati il Governo e l'Impresa costruttrice, risponde alle esigenze del commercio ligure-piemontese, cui non è più sufficiente l'attuale linea ferroviaria.

Anche la Camera di Commercio di Genova aveva, giorni sono, presa una deliberazione consimile, e sappiamo altresì che le più importanti Ditte commerciali tanto piemontesi che liguri si sono unite a queste rimostranze.

Alle insistenze del commercio si sono aggiunte quelle della stampa di tutti i partiti, e davvero non si saprebbe veder ragione per cui, dopo di avere constatata la insufficienza dell'attuale linea e d'avere ottenuto dal Parlamento e in via d'urgenza i fondi necessari alla immediata costruzione della linea succursale, si dovesse arrestarne la costruzione davanti ad una questione di liti, di cui non si sa vedere la fine.

Noi non vogliamo entrare nella ragione e nel torto di chicchessia: è affare di magistrati; ma chi avrà avuto torto pagherà a suo tempo, e chi avrà avuto ragione sarà assolto.

Intanto noi chiediamo che si ascolti la voce del nostro commercio, continuando alacremente i lavori sospesi della galleria di Ronco, e non dubitiamo che il Governo sentirà la convenienza di esaudire questa ragionevole instanza.

Costruzioni ferroviarie. — Nel mese di aprile corrente si dovrebbero aprire i tronchi seguenti:

Linea	*Tronco*	*Kil.*
Bologna-Verona	Bologna-Persiceto	21
Chivasso-Casale	intera linea	47
Messina-Patti-Cerda	Cefalù-Cerda	24
Parma-Brescia-Iseo	Ponte sul Po	3
Battipaglia-Castrocucco	Agropoli-Vallo	15
	Totale kil.	100

Nei mesi di maggio e giugno si apriranno i seguenti:

Linea	*Tronco*	*Kil.*
Adria-Chioggia	Loreo-Chioggia	20
Cuneo-Ventimiglia	Cuneo-Robilante	15
Gozzano-Domodossola	Orta-Ornavasso	21
Roma-Sulmona	Roma-Tivoli	37
Foggia-Lucera	intera linea	19
Ferrara-Rimini	Bastia-Alfonsine	16
Bologna-Verona	Persiceto-S.-Felice	21
Cuneo-Mondovì	Cuneo-Roccadebaldi	20
	Totale kil.	169

Si tratta quindi di ben 270 chilometri di ferrovie che si apriranno prima della fine dell'anno finanziario 1886-87.

Altre linee si apriranno nel venturo anno finanziario.

Oltre i lavori che si fanno per conto diretto dall'Amministrazione, procedono i lavori delle ferrovie secondarie della Sardegna fatti per conto della Società. Sono già in costruzione i tronchi Cagliari-Isili, Monti-Tempio, e si stanno facendo le espropriazioni per la linea Nuoro.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo deliberò la costruzione del secondo binario alla Madonna di Campagna, e stabilì che il tramvia Torino-Venaria, dopo quella di Madonna di Campagna, faccia altre due fermate, una al passaggio a livello dello stradale di Druent, l'altra di fronte alla grossa borgata di Altessano. In entrambe queste due ultime località verranno costrutti appositi caselli per viaggiatori.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.— Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha manifestato l'avviso che con lievi modificazioni possa approvarsi il progetto di appalto del tronco da Rubicone a Rimini nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, i cui lavori sono preventivati complessivamente dell'importo di L. 1,410,000, comprese L. 132,000 per imprevisti e L. 7000 per espropriazioni supplementari.

L'appalto del tronco, il quale misura m. 14,446, sarà effettuato per conto diretto dello Stato.

Tramvia Cremona-Casalmaggiore. — I Consigli comunali di Casalmaggiore Due Miglia, hanno, il 5 corr., votato all'unanimità la loro quota di concorso per la tramvia, stabilita dai proprii rappresentanti nel Consorzio, 12,000 lire il primo e 4,000 il secondo.

Le rappresentanze degli altri Comuni interessati sono già invitate a riunirsi fra poco, per deliberare sullo stesso argomento e si ha ragione di affidarsi delle loro decisioni favorevoli, per vedere l'opera compiuta fra breve.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — I delegati dei Governi cantonali di Vaud, Friborgo, Vallese, Ginevra e Neuchâtel hanno presentato in persona al Consiglio Federale una motivata domanda di sovvenzione federale di 4 milioni e mezzo pel traforo del Sempione, insistendo che la domanda venga discussa dal Parlamento durante la sessione convocata il 12 andante.

Il Consiglio ha dato risposta favorevolissima, dichiarandosi pronto ad intavolare le trattative col Governo italiano, a fine di assicurare la simultanea costruzione delle linee d'accesso meridionali.

Ferrovia Vitznau-Righi. — Questa ferrovia di montagna ha ripreso le sue corse lunedì 4 corrente; l'orario prevede due corse Vitznau-Kaltbad e due Kaltbad-Vitznau. Saranno eseguite delle corse speciali quando si abbiano almeno cinque passeggieri con biglietti d'andata e ritorno Vitznau-Kaltbad, od anche con un numero minore di passeggieri, purchè paghino l'importo di cinque biglietti andata e ritorno.

Ferrovie indiane. — Le ferrovie dell'India misuravano nel 1853 poco più di 33 chilometri; dieci anni più tardi, nel 1863, il loro sviluppo era più di 2250 miglia inglesi, pari a 4055 chilometri; nel 1873, di 5695 miglia, 9163 chilometri, e finalmente, nel 1885-86, avevano la lunghezza di 12376 miglia, 19913 chilometri.

Durante l'ultimo esercizio fu deliberata la costruzione di 606 miglia, 975 chilometri di nuove linee ferroviarie.

Notizie diverse

Congresso ferroviario internazionale di Milano. — L'ufficio direttivo del Congresso, residente in Bruxelles, ha già distribuito l'ordine del giorno delle questioni da trattarsi al Congresso, affinchè le varie amministrazioni ferroviarie, che hanno aderito al Congresso medesimo, possano studiare il questionario e predisporre le relative risposte.

Trasporti ferroviari della Real Casa. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvato la Convenzione 20 gennaio 1887, stipulata con l'intervento del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, fra il ministro della Casa Reale e le tre Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico, del Mediterraneo e della Sicilia, riguardante i trasporti in ferrovia da eseguirsi per conto della Reale Casa di S. M. e dei Reali Principi.

Questa nuova convenzione sostituisce quella attualmente in vigore in data 10 marzo 1871.

Il cinquantenario delle ferrovie francesi. — I lavori dell'Esposizione del cinquantenario delle ferrovie francesi nel parco di Vincennes a Parigi proseguono colla massima attività. La costruzione del palazzo è avanzatissima e i sostegni metallici, in numero di 300, sono già a posto. In tutto il recinto dell'Esposizione, che si estende su di una superficie di 24,000 metri, i lavori accessori sono pressochè terminati, ed è oramai certo che tutto sarà pronto molto tempo prima dell'apertura dell'Esposizione, la quale si effettuerà nel mese di maggio prossimo.

La galleria principale del palazzo, che è quasi terminata, ha 20 metri di larghezza, ed è lunga 100 metri. La sua altezza massima raggiunge i 15 metri, ed i grandi sostegni metallici hanno la stessa dimensione di quelli della galleria delle macchine dell'Esposizione del 1878, mentre gli altri sono eguali a quelli della sezione agricola della stessa Esposizione.

Il tracciato della grande ferrovia è fatto, e prima del tempo fissato si potrà collocarvi il materiale mobile. Vi sarà pure un bellissimo viale, l'*avenue des Nations*, lungo 740 metri e largo 20 metri, alla fine del quale si sta edificando la riproduzione dell'antica stazione di Saint-Germain.

Dal canto suo, il signor Decauville sta collocando la sua ferrovia circolare intorno al lago Daumesnil, sulle cui rive saranno riprodotti i principali porti del mondo.

Infine, la sala delle conferenze e delle feste, coi suoi due teatri, sarà terminata fra breve, e le stazioni delle varie nazioni, colla loro architettura speciale, daranno un aspetto dei più pittoreschi a questa interessante solennità.

Disastro ferroviario in America. — La terza grande catastrofe dell'anno appena cominciato, peggiore di quelle di Republic e di White River (che abbiamo pubblicate nel *Monitore* dello scorso mese) pel numero dei morti e feriti, che oltrepassano quelli dei due disastri riuniti, è avvenuto il 14 marzo verso le ore 7 del mattino, a circa 1500 metri dalla stazione di Forest Hills, nei dintorni di Boston, sulla diramazione di Dedham della ferrovia di Boston e Provvidence.

Un treno viaggiatori proveniente dalla linea di circonvallazione, composto di otto o nove vetture, transitava un ponte soprastante una grande strada, con velocità ordinaria; tutto ad un tratto ponte e treno rovinarono in basso da un'altezza di 25 piedi. La macchina e tre vetture oltrepassarono il ponte, ma queste ultime furono schiacciate alle loro estremità e staccate dai loro assi. La quarta vettura venne apparentemente lanciata con gran forza contro la coscia della parte est del ponte e ridotta in frantumi, eccetto la parte superiore, che seguì le vetture precedenti e andò a cadere sulla strada dalla parte est. Le vetture si ammucchiarono, rovinandosi più o meno, nello spazio compreso tra le due coscie, che è di circa 125 piedi. Il vagone fumatori, che era l'ultimo, si trovò completamente rovesciato sotto-sopra. La strada taglia la ferrovia con un angolo così acuto (circa 16°), che il disgraziato treno rimase parallelo alla direzione della strada. Si stimano a 300 i viaggiatori che erano nel treno, quasi tutti operai ed operaie di magazzini che si recavano in città al loro lavoro quotidiano. Finora si contano 26 morti e 115 feriti, dei quali molti sono sempre in cattivo stato.

L'ascensore delle Fontinettes. — Un canale collega i porti di Calais, di Dunkerque e di Graveline al territorio francese e al territorio belga. Tutti gli anni vi passano 12,000 bastimenti. Disgraziatamente, a quattro chilometri da Saint-Ower, in una località denominata *les Fontinettes*, una differenza di livello di 13 metri, aveva costretto gl'ingegneri a costruire fino a cinque chiuse.

Ne risultavano dei grandissimi ritardi e molto ingombro.

Nel 1880 l'amministrazione dei ponti e strade mise a concorso un progetto di ascensore idraulico che permettesse di trasportare rapidamente i bastimenti da un livello all'altro, lasciandoli sempre a galla. Si adottò il progetto di un ascensore idraulico, sistema Clarke, basato sul principio di Archimede, che un corpo immerso in un liquido perde tanto del proprio peso quanto è quello del liquido spostato.

Ciò posto, questo ascensore non è che una specie di torchio idraulico, i cui stantuffi sono sormontati da immensi bacini, in cui si pongono i bastimenti che bisogna trasbordare. I due corpi di pompa sono riuniti da un tubo di comunicazione munito di una chiusa; quando uno stantuffo è in alto, l'altro è disceso in fondo. La manovra è talmente semplice che un uomo solo basta per mettere in movimento una massa pesante più di 1500 tonnellate.

I lavori di questa magnifica opera d'arte sono oramai terminati, e tutto fa sperare che fra poco tempo l'ascensore idraulico delle Fontinettes potrà cominciare il suo servizio.

Traverse in vetro per ferrovie. — Si apro difficilmente un giornale, che poco o molto si occupi di lavori pubblici o di ferrovie, senza trovarvi la descrizione di una nuova traversa. Quella, proposta dal sig. Bucknall, ha per essa l'originalità della materia. Essa è formata, in effetto, di due piastre di vetro, riunite da una barra di ferro. Questo vetro è ottennto colla fusione di una varietà di granito che si trova in grande quantità nel sud dell'Inghilterra.

Delle prove fatte a Glasgow dimostrarono che questa traversa presenta all'urto e alla pressione una considerevole resistenza. Se, come annunciano i promotori, il prezzo è poco elevato, noi non dubitiamo che questa traversa non riesca, avendo essa il vantaggio d'essere inalterabile e di durata indefinita.

Canale dal mare del Nord al mar Baltico. — Il *Kieler Tageblatt* è informato da buona fonte che la costruzione del grandioso canale che congiungerà il mare del Nord col mar Baltico, incomincierà nel mese di giugno del corrente anno, e si attendono per quella solenne occasione il Principe Imperiale come rappresentante dell'Imperatore, il Ministro von Boetticher, rappresentante del Bundesrath, nonchè molti deputati del Reichstag e del Landtag prussiano, ecc.

I nuovi ponti sul Tamigi. — Il *Times* riferisce che i lavori del nuovo ponte sospeso sul Tamigi ad Haumersmith si avvicinano rapidamente al loro termine, e che l'ufficio d'Arte di Londra conta di aprire il ponte al traffico entro il mese di maggio.

L'inaugurazione ufficiale avrà luogo il 20 di maggio, purchè il principe di Galles, che deve presenziare quella cerimonia, sia disposto a farlo per quell'epoca. In tal caso il principe porrebbe pure la prima pietra delle fondazioni dell'altro nuovo ponte sul Tamigi che deve costruirsi a Battersen.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 9 aprile 1887:

Titolo			Prezzo
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 784
»	»	Mediterranee	» 601
»	»	Sicule	» 602
»	»	Sarde (preferenza)	» 290
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 415
»	»	Gottardo	» —
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 551
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 305
»	»	Monte Cenere	» —
»	»	Novara-Seregno	» 258,50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 320
»	»	» 2ª emiss.	» 320
»	»	Centrale Toscana	» 533
»	»	Meridionali	» 326
»	»	Sarde, serie *A*	» 324,50
»	»	» serie *B*	» 326,50
»	»	» 1879	» 327
»	»	Pontebba	» 486
»	»	Nord-Milano	» 283
»	»	Meridionali Austriache	» 313

CONVOCAZIONI.

Società anonima per la Ferrovia Novara-Seregno. — Assemblea generale ordinaria pel 24 aprile corr., presso la sede sociale in Milano.

Società anonima della Ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. — Assemblea generale ordinaria pel 27 aprile corr., presso la sede della Società, essendo andata deserta la prima indetta pel 28 marzo u. s.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Amministrazione provinciale dell'Umbria (12 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada di Valfabbrica, dalla curva in prossimità del secondo fosso Casella a Casa Castalda provvisoriamente deliberato ai signori Antoniucci Cesare e Galletti Terenzio per L. 57,978.97 (V. N. 12 del *Monitore*).

Amministrazione provinciale dell'Umbria (13 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada di Tançia dal fosso Brulatte al confine tra Montenero e Mompeo, provvisoriamente aggiudicato al signor Coccia Leucio per L. 63,139.50. Cauzione provvisoria L. 2700; definitiva L. 7,500. Lavori compiuti in 20 mesi.

Municipio di Gallipoli (15 aprile, ore 11 antim., definitiva). — Appalto e provviste per l'erezione di un mercato e magazzeni sottoposti, ecc. Importo ridotto L. 80,987.50 (V. N. 9 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e prefettura di Reggio Calabria (15 aprile, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla riparazione e sistemazione del tronco della strada nazionale n. 62 compreso fra Bagnara e Villa S. Giovanni, per la presunta somma di L. 127,644.89. Lavori compiuti in 8 mesi. Cauzione provvisoria L. 6000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 10.

Ministero dei L. P. e prefettura di Torino (15 aprile, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del 2° tronco della strada nazionale n. 22, del Gran San Bernardo, compreso fra la cappella di S. Girolamo presso Bard e l'estremità occidentale della piazza Carlo Alberto in Aosta (m. 43,843.60) escluse le traverse degli abitati di Verres, S. Vincent, Chatillon, Nus, Villefranche ed Aosta, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 44,945. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a 5 giorni.

Comune di Bracciano (16 aprile, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di ristauro del palazzo municipale. Importo L. 20,000. Lavori ultimati in un anno. Cauzione provvisoria L. 1000; definitiva L. 3000. Deposito per spese L. 500. Fatali 9 maggio, ore 12 meridiane.

Ministero dei L. P. e prefettura di Pesaro (16 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura sul torrente Burano presso Cagli e di due tratti di strada di accesso lungo il tronco della nazionale Flaminia, n. 44, compreso fra Cagli e la fonte S. Margherita provvisoriamente deliberato per L. 102,655.80 (V. N. 10 del *Monitore*).

Municipio di Tolentino (16 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione della strada di accesso alla stazione ferroviaria e pel suo coordinamento con quella di circonvallazione tanto verso il piazzale San Cattervo che verso Porta Nuova provvisoriamente deliberato per L. 24,384.79 (V. N. 12 del *Monitore*).

Comune di Farnese (17 aprile, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del molino, abbeveratoio e lavatoio. Importo L. 30,381.34. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva L. 3038.13. Lavori compiuti in 6 mesi. Fatali a giorni 15.

Municipio di Roma (18 aprile, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per l'apertura e sistemazione della nuova via Arenula nel tratto compreso fra la via dei Barbieri ed il lungo Tevere sinistro (metri 400). Importo L. 300,000. Cauzione provvisoria L. 15,000; definitiva L. 30,000. Deposito per spese L. 2500. Lavori compiuti in 10 mesi. Fatali 5 maggio, ore 11 ant.

Prefettura di Rovigo (18 aprile, ore 11 antim., fatali). — Appalto della quinquennale manutenzione e rimonta a mezzo di sasso trachitico euganeo delle scogliere che presidiano le opere di verde e il piede dell'argine destro dell'Adige nella sezione 1ª nei comuni di Villa d'Adige, Badia, Lendinara e Lusia. Importo complessivo ridotto L. 53,711.60 (V. N. 8 e 12 del *Monitore*).

Prefettura della provincia di Trapani (19 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto per i lavori di costruzione e sistemazione della strada comunale obbligatoria S. Marco-Tangi-Ballata in territorio di Monte San Giuliano, provvisoriamente aggiudicato per lire 119,576.14 (V. N. 11 del *Monitore*).

Provincia di Macerata. Comune di Cingoli (21 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dell'eseguimento di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che dalla pittura al colle S. Valentino va al confine di Filottrano, detta di S. Faustino (m. 7050). Importo L. 53,200. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva L. 4000. Deposito per spese L. 800. Lavori compiuti in tre anni.

Ministero dei L. P. e prefettura di Potenza (21 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della strada provinciale n. 215, da un punto della nazionale Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionico alla stazione di Ferrandina, compreso fra la nazionale suddetta ed il piede della Manferrara Sottana (m. 8,779.14). Provvisoriamente deliberato per L. 326,089.13 (V, N. 10 del *Monitore*).

Intendenza di finanza di Pavia (23 aprile, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto delle seguenti opere:

a) La demolizione di parte del fabbricato detto della Dogana in Pavia verso la piazza Mazzini, vie Sacchi e Mentana;

b) La costruzione di un nuovo edificio a tre piani di fronte alla piazza Mazzini, vie Sacchi e Mentana;

c) Gli adattamenti e riparazioni occorrenti per assicurare ai locali in contatto col nuovo fabbricato un comodo mezzo di accessione.

Importo L. 170,860. Cauzione provvisoria L. 10,000; definitiva il decimo. Lavori compiuti in 24 mesi.

Municipio di Petina (25 aprile, ore 12 meridiane, definitivo). — Appalto della costruzione della strada obbligatoria Carpineto-stazione e varianti (m. 8179,78), ecc., provvisoriamente deliberato per L. 72,514.78 (V. N. 9 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e prefettura di Udine (25 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del 2° tronco della strada nazionale, n. 1, da Piani di Portis al Monte Mauria, compreso fra l'abitato di Socchieve ed il rio Stabia, confine con la provincia di Belluno della lunghezza di m. 32,533.12, escluse le traverse degli abitati di Socchieve, Ampezzo, Tredolo (Forni di sotto) ed Andrazza (Forni di sopra), per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 22,690.60. Cauzione provvisoria L. 3800. Definitiva 1|2 annata d'appalto. Fatali giorni 15.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (25 aprile, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto generale della quinquennale manutenzione della strada provinciale Lecce-Maglie. Canone annuo L. 9600. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva L. 9600. Fatali a giorni 10.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (25 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la quinquennale manutenzione della strada provinciale Maglie-Lucugniano. Canone annuo L. 10,000. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva L. 10,000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e prefettura di Udine (25 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del 1° tronco della strada nazionale n. 1, da Piani di Portis al Monte Mauria, compreso fra Piani di Portis e l'abitato di Socchieve, della lunghezza di m. 25,059.52, escluse le traverse degli abitati di Amaro, Tolmezzo con Caneva, Villa Santina ed Enemonzo, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 14,664.22. Cauzione provvisoria L. 2060; definitiva 1|2 annata del canone d'appalto. Fatali giorni 15.

Comune di Ortonovo (26 aprile, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria che dai molini Cattaneo attraversando l'abitato di Ortonovo va ai confini di Carrara (m. 4312). Importo L. 67,830.38. Lavori ultimati in 3 anni. Cauzione provvisoria L. 5500. Fatali giorni 15.

Direzione del Genio militare di Alessandria (27 aprile, ore 11 antim., unica e definitiva). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di tettoie, di una casetta ed altri accessori all'ex-Scalo Pontieri in Casale Monferrato, ascendenti a L. 73,000, da eseguirsi nel termine di giorni 150. Deposito L. 7,300. Offerte pure a tutte le Direzioni territoriali e uffici dipendenti.

Direzione del Genio militare in Messina (12 maggio, ore 11 ant., unica e definitiva). — Costruzione di una tettoia-scuderia per numero cento cavalli, con stecconato ed abbeveratoi, ed una casetta a due piani per deposito allevamento cavalli in Scordia, tenuta demaniale Pietralunga, presso Paternò, per l'ammontare di lire 50,000, da eseguirsi nel termine di cento giorni. Deposito L. 5000. Offerte a tutte le Direzioni territoriali dell'arma ed uffici staccati da esse dipendenti.

Aggiudicazioni definitive.

L'impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un gran ponte metallico con grua scorrevole, per conto dell'onorevole Società metallurgica di Livorno.

Municipio di Frascati. — L'appalto per la costruzione della strada pensile di circonvallazione fra l'ospedale e la piazza Spinetta, venne definitivamente aggiudicato nell'asta del 28 marzo al sig. Alfonsi Salmoni, domiciliato a Salerno, per la somma di L. 282,549,81 (V. N. 12 del *Monitore*).

Prefettura di Reggio Emilia. — L'appalto per i lavori di difesa e riparazione all'argine destro del Brostolo, nell'asta a Reggio Emilia, fu aggiudicato al sig. Ricci Primo, domiciliato a Bologna per. L. 10,053.

Municipio di Roccarainola. — L'appalto per la costruzione e sistemazione delle strade comunali, nell'asta del 28 marzo fu aggiudicato al sig. Delgiudice Felice, domiciliato a Marigliano, per la somma di L. 21.156.73 (V. N. 10 del *Monitore*).

Ministero dei L. P. e Prefettura di Rovigo. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla difesa frontale e ripristino della scarpa subacquea a destra del Po di Venezia, nell'asta del 2 aprile fu in Prefettura aggiudicato al sig. Zerbini Giacomo, col ribasso del 33.57 0[0 su L. 106,130 (V. N. 12 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo. — L'appalto per il rialzo della banca del Po, Coronella Vicentini, nell'asta del 19 marzo a Rovigo, fu aggiudicato al sig. Muratori Ercole domiciliato a Ferrara, col ribasso del 0.05 0[0 su L. 37,980.

Città di Torino. — L'appalto per la costruzione degli istituti di fisiologia, ecc., della Regia Università di Torino, nell'asta del 22 marzo a Torino, fu aggiudicato al sig. Gerbino Mansueto, domiciliato a Torino per L. 495,000.

Municipio di Trapani. — L'appalto per la costruzione del 3° tronco della strada obbligatoria Trapani-Marsala, nell'asta del 26 marzo, a Trapani fu aggiudicato al sig. Giacomo S. Angelo, domiciliato a Trapani, per la somma di L. 41,425.17.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico.

dal 21 al 31 marzo 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio: Rete principale	4027		4006			
Chilometri in esercizio: » secondaria	423	4450	259	4265	185	—
Media in esercizio		4406		4215	191	—
Viaggiatori	1.433.550 67		1.237.164 26		196.386 41	—
Bagagli e Cani	77.535 28		76.353 98		1.181 30	—
Merci a G. e P. V. accelerata	318.126 55		323.785 88		—	5.659 33
Merci a P. V.	1.859.039 63		1.597.992 75		261.046 88	—
TOTALE	3.688.252 13		3.235.296 87		452.955 26	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 31 marzo 1887.*

Viaggiatori	32.284 083 76	30.891.000 64	1.393.083 12	—
Bagagli e Cani	1.602.476 61	1.510.292 51	92.184 10	—
Merci a G. e P. V. accelerata	7.871.732 92	7.626.617 48	245.115 44	—
Merci a P. V.	40.812.377 40	39.137.026 74	1.675.350 66	—
TOTALE	82.570.670 69	79.164.937 37	3.405.733 32	—

Prodotto per chilometro.

della decade	828 82	758 57	70 25	—
riassuntivo	18.740 51	18.781 72	—	41 21

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Febbraio 1887.

			G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil.	12	8.984 15	386 55	9.370 70
Torino-Lanzo	»	32	25.588 00	6.725 33	32.313 33
Settimo-Rivarolo	»	23	9.279 50	8.008 11	17.287 61
Santhià-Biella	»	30	22.168 94	19.673 90	41.842 84
Fossano-Mondovì	»	24	3.570 95	366 60	3.937 55
Sassi-Superga	»	3	536 90	—	536 90
TOTALE			70.128 44	35.160 49	105.288 93

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 21 al 31 Marzo 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	4.168 80	16.592 00	1.188 15	3.733 90	1.006 95	3.564 70	1.698 90	6.804 30	5.382 95	1.468 35	658 85
Bagagli	52 85	215 50	29 60	26 75	5 50	83 20	3 70	12 75	35 70	33 65	7 55
Merci Gr. Velocità	356 15	1.243 70	118 80	333 95	323 85	189 95	21 60	50 15	161 95	80 50	—
Id. Picc.Vel.Acc.	179 15	1.500 95	—	12 75	—	99 35	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	3.445 65	4.770 05	1.110 85	4.093 85	2.214 00	1.519 10	2.803 70	332 80	5.070 45	167 15	—
Totali	8.202 60	24.322 20	2.447 40	8.201 20	3.550 30	5.456 30	4.527 90	7.200 00	10.651 05	1.749 65	666 40

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versato

Esercizio della rete Adriatica.

SERVIZIO dei TITOLI

XXXIVma Estrazione dei **Buoni in Oro** eseguitasi in Seduta pubblica il 1° Aprile 1887. — I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Luglio 1887, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. — Dal 1° Luglio 1887 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da Cinque.

Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.
138	686	690	3596	17976	17980	6878	34386	34390	10069	50341	50345
154	766	770	3597	17981	17985	6922	34606	34610	10245	51221	51225
190	946	950	3603	18011	18015	6932	34656	34660	10266	51326	51330
220	1096	1100	3776	18876	18880	6943	34711	34715	10276	51376	51380
270	1346	1350	3805	19021	19025	7014	35066	35070	10327	51631	51635
344	1716	1720	3807	19031	19035	7111	35551	35555	10345	51721	51725
384	1916	1920	3862	19306	19310	7119	35591	35595	10366	51826	51830
401	2001	2005	3894	19466	19470	7120	35596	35600	10441	52201	52205
544	2716	2720	3913	19561	19565	7126	35626	35630	10447	52231	52235
556	2776	2780	3921	19601	19605	7137	35681	35685	10457	52281	52285
584	2916	2920	3934	19666	19670	7208	36036	36040	10462	52306	52310
675	3371	3375	4135	20671	20675	7210	36046	36050	10498	52486	52490
775	3871	3875	4324	21616	21620	7225	36121	36125	10666	53326	53330
793	3961	3965	4338	21686	21690	7228	36136	36140	10688	53436	53440
877	4381	4385	4452	22256	22260	7249	36241	36245	10689	53441	53445
914	4566	4570	4503	22511	22515	7372	36856	36860	10769	53841	53845
951	4751	4755	4526	22626	22630	7383	36911	36915	10798	53986	53990
981	4901	4905	4543	22711	22715	7501	37501	37505	10830	54146	54150
1025	5121	5125	4644	23216	23220	7568	37836	37840	10981	54901	54905
1069	5341	5345	4743	23711	23715	7614	38066	38070	11050	55246	55250
1080	5396	5400	4887	24431	24435	7649	38241	38245	11053	55261	55265
1144	5716	5720	5206	26026	26030	7659	38291	38295	11134	55666	55670
1149	5741	5745	5245	26221	26225	7669	38341	38345	11215	56071	56075
1176	5876	5880	5278	26386	26390	7680	38396	38400	11242	56206	56210
1436	7176	7180	5291	26451	26455	7691	38451	38455	11285	56421	56425
1559	7791	7795	5349	26741	26745	7713	38561	38565	11359	56791	56795
1712	8556	8560	5458	27286	27290	7872	39356	39360	11499	57491	57495
1737	8681	8685	5482	27406	27410	8013	40061	40065	11554	57766	57770
1921	9601	9605	5559	27791	27795	8016	40076	40080	11589	57941	57945
2018	10086	10090	5582	27906	27910	8103	40511	40515	11604	58016	58020
2054	10266	10270	5634	28166	28170	8173	40861	40865	11682	58406	58410
2206	11026	11030	5686	28426	28430	8220	41096	41100	11701	58501	58505
2211	11051	11055	5831	29151	29155	8260	41296	41300	11745	58721	58725
2838	11686	11690	5834	29166	29170	8409	42041	42045	11824	59116	59120
2350	11746	11750	5865	29321	29325	8590	42946	42950	11921	59601	59605
2533	12661	12665	5939	29691	29695	8620	43096	43100	11958	59786	59790
2551	12751	12755	6014	30066	30070	8720	43596	43600	11964	59816	59820
2573	12861	12865	6015	30071	30075	8764	43816	43820	12011	60051	60055
2603	13011	13015	6030	30146	30150	8765	43821	43825	12108	60536	60540
2652	13256	13260	6082	30406	30410	8784	43916	43920	12294	61466	61470
2657	13281	13285	6149	30741	30745	8812	44056	44060	12312	61556	61560
2731	13651	13655	6201	31001	31005	9053	45261	45265	12326	61626	61630
2787	13931	13935	6218	31086	31090	9110	45546	45550	12337	61681	61685
2912	14556	14560	6219	31091	31095	9123	45611	45615	12399	61991	61995
2949	14741	14745	6256	31276	31280	9129	45641	45645	12580	62896	62900
2958	14786	14790	6371	31851	31855	9453	47261	47265	12633	63161	63165
3036	15176	15180	6447	32231	32235	9469	47341	47345	12652	63256	63260
3127	15631	15635	6450	32246	32250	9509	47541	47545	12782	63906	63910
3211	16051	16055	6485	32421	32425	9632	48156	48160	12819	64091	64095
3255	16271	16275	6487	32431	32435	9743	48711	48715	12845	64221	64225
3276	16376	16380	6554	32766	32770	9747	48731	48735	12919	64591	64595
3452	17256	17260	6619	33091	33095	9759	48791	48795			
3531	17651	17655	6648	33236	33240	9799	48991	48995			
3552	17756	17760	6663	33311	33315	10057	50281	50285			

(Segue).

Titoli Unitarj

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
65176	65180	80166	80170	91476	91480	102636	102640	111476	111480	122526	122530
65261	65265	80411	80415	91651	91655	102891	102895	111756	111760	122606	122610
65296	65300	80491	80495	91771	91775	102941	102945	112041	112045	123331	123335
65676	65680	80531	80535	91956	91960	103156	103160	112191	112195	123411	123415
66541	66545	80936	80940	92026	92030	103811	103815	112641	112645	123761	123765
67281	67285	81181	81185	92356	92360	104001	104005	113466	113470	123781	123785
67656	67660	81361	81365	92401	92405	104051	104055	113871	113875	124206	124210
68211	68215	81366	81370	92421	92425	104151	104155	114126	114130	124501	124505
69431	69435	82481	82485	92946	92950	104426	104430	114386	114390	124891	124895
69576	69580	82996	83000	93031	93035	104641	104645	114681	114685	125061	125065
69646	69650	83291	83295	93206	93210	104831	104835	114841	114845	125101	125105
69901	69905	83311	83315	93506	93510	105011	105015	115426	115430	125251	125255
70056	70060	83506	83510	93856	93860	105966	105970	115601	115605	125416	125420
70066	70070	85356	85360	93916	93920	106786	106790	116021	116025	125546	125550
70421	70425	86151	86155	94211	94215	107076	107080	116076	116080	125781	125785
71481	71485	86156	86160	94881	94885	107121	107125	116171	116175	126056	126060
72691	72695	86561	86565	95331	95335	107386	107390	116661	116665	126986	126990
73466	73470	87146	87150	95726	95730	108506	108510	116771	116775	127041	127045
73551	73555	87186	87190	95811	95815	108631	108635	117031	117035	127091	127095
73971	73975	87241	87245	96571	96575	108781	108785	117036	117040	127181	127185
74096	74100	87486	87490	96681	96685	108801	108805	117071	117075	127196	127200
74271	74275	88316	88320	96861	96865	109006	109010	117201	117205	127506	127510
74411	74415	88376	88380	97116	97120	109311	109315	117236	117240	127521	127525
75586	75590	88596	88600	97506	97510	109771	109775	117491	117495	127566	127570
75591	75595	88936	88940	97606	97610	109776	109780	117771	117775	127581	127585
76666	76670	88951	88955	97696	97700	109916	109920	117856	117860	128546	128550
76951	76955	88971	88975	97711	97715	109951	109955	118091	118095	129051	129055
77226	77230	89181	89185	97811	97815	109981	109985	118696	118700	129176	129180
77631	77635	89441	89445	98576	98580	110226	110230	118926	118930	130086	130090
77666	77670	89546	89550	98646	98650	110251	110255	119361	119365	130126	130130
77796	77800	89656	89660	99181	99185	110281	110285	119541	119545	130301	130305
77976	77980	90051	90055	100236	100240	110371	110375	119576	119580	130371	130375
78586	78599	90146	90150	100731	100735	110696	110700	120001	120005	130411	130415
79561	79565	90156	90160	100896	100900	111046	111050	120941	120945	130561	130565
79701	79705	90231	90235	101681	101685	111196	111200	121021	121025	130781	130785
79816	79820	90386	90390	102241	102245	111286	111290	121931	121935		

Firenze, 1° aprile 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XX Sabato, 16 Aprile 1887 NUM. 16

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

GENOVA ED IL GOTTARDO

All'articolo del *Caffaro*, inserito nel N. 103 del 13 corrente mese, relativo alla famosa questione dei cereali in transito per la Svizzera, replichiamo brevemente con poche parole.

Colla precedente nostra dimostrazione non abbiamo fatto ginnastica di cifre, abbiamo voluto provare in fatto che il prezzo di trasporto dei cereali da Genova alle stazioni svizzere è in via assoluta inferiore a quello da Venezia e quindi infondati i timori di danno al porto di Genova.

All'appunto fatto che la riduzione di centesimi 51 la tonnellata pel percorso sulla rete Mediterranea è più apparente che reale, rispondiamo che il primitivo prezzo di L. 10,81 da Santa Limbania a Pino non comprendeva la quota di carico, perchè in quello scalo tale operazione viene eseguita dalla parte, tanto è vero che il prezzo del vicino scalo di S. Benigno entro recinto, dove l'operazione di carico eseguivasi dall'Amministrazione, era di lire 11,35 alla tonnellata, quindi la riduzione adottata è effettiva.

Al nostro confratello facciamo poi osservare che il confronto fra due prezzi di concorrenza non va fatto alla stregua di quanto egli fece, ma bensì è da esaminare se la via avversaria ha o meno prezzi inferiori. Se così non fosse, guardi che diversi prezzi da Genova, specialmente per stazioni del lago di Costanza, andrebbero eliminati.

Ma a parte ciò, sta il fatto positivo che in confronto di Venezia il porto di Genova presenta un vantaggio sui prezzi di trasporto dei cereali destinati in Svizzera, vantaggio che non viene distrutto nemmeno col rimborso di L. 4 per vagone che la *Ditta* FENOMENO di Lucerna eseguirà sui cereali che saranno ritirati dai porti dell'Adriatico.

Siccome poi noi dicemmo: « Del resto se la partecipa» zione di Venezia a questo stesso traffico fosse eventual» mente per accrescersi, sarebbe forse un male? Anzi, il » maggior traffico di Venezia non sarebbe tanto di sot» tratto ai porti esteri di Trieste, Marsiglia e Rotterdam? » il *Caffaro* ci gratifica perciò di uno sproloquio senza accorgersi che lo sproloquio è invece tutto suo. Esso dice: « Se i porti esteri fanno una efficacissima concorrenza a Genova, come mai Venezia potrebbe sottrarre il traffico a quei porti, se non vi riesce Genova col decantato risparmio di lire 12 per vagone? »

Notando che il risparmio sarebbe anche di 15 a 16 lire, rispondiamo: Giacchè il *Caffaro* ha questa opinione che Venezia nulla potrebbe fare, perchè tanto si affanna a combattere la riduzione che fu fatta a Venezia per far concorrenza a Trieste?

Dal momento che a quest'ultimo porto fanno scalo dei cereali per la Svizzera, perchè Venezia non potrebbe sottrarne una parte?

Per quanto riguarda il porto di Genova a noi pare di avere, non con della rettorica, ma con delle cifre positive, già dimostrato che esso ha un traffico di 60 mila tonnellate annue, quantità che colle future condizioni del porto non potrà che aumentare e che certamente non arriveranno ad avere i singoli porti esteri che *tanto efficacemente* fanno concorrenza a Genova. Una prova che i porti esteri temono invece la concorrenza dei porti italiani si è che Rotterdam reclama contro il modo con cui funzionano i Docks di Brunnen a favore dei cereali provenienti da Genova, e che da Brunnen sono rispediti colle tariffe di favore per le stazioni Svizzere e della Germania.

Dunque, se oltre alla quantità di Genova per la sua zona di competenza si potesse avere qualche migliaio di tonnellate a Venezia, questo non sarebbe, lo ripetiamo, che un beneficio pel paese.

Dopo ciò non abbiamo d'uopo di ricorrere alla mondiale autorità dei sommi maestri, invocata dal *Caffaro*, per concludere anche noi proclamando in modo altrettanto modesto quanto positivo la libertà di lavoro, di commercio e di concorrenza; appunto perciò Genova e Venezia deb-

bono trovare ciascuna i mezzi di combattere la concorrenza estera, e non già quelli di farla sorridere delle nostre piccole miserie di famiglia.

Anche per non accrescerle, dichiariamo fin d'ora che per parte nostra non torneremo ulteriormente sull'argomento.

LE STRADE FERRATE

DEGLI STATI UNITI D'AMERICA

(*Cont. e fine. — V. Num. 15*).

METROPOLITANA DI NEW-YORK. — Quantunque la ferrovia metropolitana di New-York sia piuttosto un tramvay aereo a vapore che una ferrovia della categoria di quelle che eserciscono le grandi Compagnie francesi, mi si permetterà di dirne qualche parola a motivo dell'attualità della questione.

La Metropolitana di New-York, agli occhi nostri, è il tipo del genere, tipo che non può essere imitato dappertutto, ma al quale bisogna desiderare, secondo noi, che dappertutto lo si imiti per quanto è possibile.

La topografia di New-York si presta, bisogna dirlo, in modo tutto particolare alla Metropolitana che vi si è costrutta.

La città, fabbricata, come si sa, sulla penisola di Manhattan, tra due braccia di mare, l'East River e l'Hudson River, è tutta in lungo. Mentre la sua larghezza media non oltrepassa i tre chilometri, la sua lunghezza tra la Punta della Battery e il fiume Harlem, che taglia la penisola, è di circa 16 chilom.; aggiungasi ancora che il fiume Harlem, che servì per molto tempo di confine al Nord, venne infine oltrepassato e al giorno d'oggi la città, vincendo questo ostacolo da tutte le parti, si stende liberamente al di là in una pianura su cui s'elevano a vista d'occhio nuovi quartieri.

Le arterie longitudinali portano il nome di Corsi, la denominazione di Vie essendo riversata alle trasversali. Non vi sono che 10 corsi, mentre il numero delle vie, che ogni giorno cresce, è di circa 150. Tanto gli uni che le altre sono perfettamente in linea retta, eccetto nella vecchia New-York, alla punta della penisola, dove l'allacciamento delle vie è uguale a quello delle nostre città d'Europa. Un solo *boulevard*, Broadway, rompe questa simmetria e corre obliquamente attraverso i rettangoli (blocs) dell'immenso scacchiere.

Quattro dei 10 corsi, il 2°, il 3°, il 6° e il 10° sono percorsi dalle linee della ferrovia metropolitana.

Questa ferrovia è stabilita su colonne di ferro, fissate profondamente nel suolo che sopportano dei binari, ad una altezza naturalmente un po' variabile, ma che in media è pressapoco quella dell'ammezzato di una casa parigina.

La larghezza dei corsi, il loro tracciato rettilineo, il loro profilo poco accidentato hanno singolarmente facilitato l'applicazione del sistema. Ma non venne escluso l'impiego delle curve marcate e l'occupazione delle vie strette. Le quattro linee infatti si riuniscono alla Punta della Battery, e per arrivarvi, attraversano i vecchi quartieri, dove esse incontrano delle condizioni molto meno favorevoli. Esse sono adunque obbligate ad abbandonare i corsi, a girare degli angoli coll'aiuto di curve, i cui raggi arrivano fino a 27 metri, a circolare in vie di cui ne occupano, per così dire, tutta la larghezza.

In queste parti del loro percorso, la soluzione adottata è evidentemente meno soddisfacente, e noi conosciamo dei paesi dove non venne ammessa. Ma, nel suo insieme, la Metropolitana di New-York, l'*Elevated*, come la si chiama, è assai rimarchevole.

Si è saputo evitare le espropriazioni ed i tagli speciali, tanto costosi; si evitarono i tunnels, che sono la soluzione molto più costosa, tanto incomodi per il servizio e noiosi per i viaggiatori. Nulla di più divertente che una passeggiata sulla ferrovia aerea di New-York, e quando si va sulla nostra ferrovia di Cintura di Parigi continuamente in tunnel o in trincee, se ne prova la differenza.

Le macchine sono fatte in modo che non v'ha sfuggita nè di cenere, nè di fumo e non fanno rumore; esse camminano nei due sensi, lasciando al macchinista completamente aperta la visuale. Le vetture sono lunghe circa 12 m. ed hanno 48 posti; sono a corridoio centrale, con piattaforma alle due estremità, permettendo il passaggio ai conduttori ed ai viaggiatori da una vettura ad un'altra. Si esce alle estremità.

Un treno non si compone che di due o tre vetture, al più di quattro.

Non vi sono segnali fissi, salvo alle biforcazioni; i treni camminano adunque a cielo aperto, il loro debole peso e un buon freno continuo (*a vuoto, sistema Eames*) permettono loro di arrestarsi in breve tempo ed in pochissimo spazio. Abbiamo circolato diverse volte sull'*Elevated*, avendo dietro di noi il treno seguente ad una distanza di 200 o 300 metri.

La velocità dei treni è di circa 20 chilom. all'ora; sera e mattina si fanno dei treni diretti che hanno maggior velocità, 30 chilom. all'ora.

Siccome i treni si fermano in poco tempo, che ripartendo riprendono subito la loro velocità (1), che non vi sono portiere da aprire nè chiudere (2), che le stazioni non hanno segnali per proteggere i treni stazionanti e per mantenere tra essi ed i seguenti degli intervalli di tempo, poichè, grazie alla marcia allo scoperto, il *Block system* non è necessario, le fermate alle stazioni sono molto corte: 1, 2 o 3 secondi. Non abbiamo mai verificate fermate che arrivassero a 20 secondi.

Si evita in tal modo lo scoglio ordinario dell'esercizio delle Metropolitane, che hanno forzatamente numerose e vicine stazioni, cioè la sensibile proporzione tra la durata totale del percorso consacrata alle fermate nelle stazioni e il prolungamento della durata totale che ne è la conseguenza. È un risultato che una Metropolitana che corre in sotterranei od in trincee non potrà mai ottenere.

Nelle ore della giornata in cui gli uffici e le case di

(1) Alla partenza da una stazione non vien dato nessun segnale per la buona ragione che non vi è capo-stazione. Una corda tesa da vettura a vettura mette capo alla macchina. Quando il treno si ferma, ogni conduttore impugna la corda e la tiene tirata fino a che tutti i viaggiatori non sono discesi o montati. Quando ciascun conduttore abbandona la corda, essa riprende la sua posizione tesa per l'azione di un peso e dà un colpo di timbro nella macchina. Il macchinista riprende allora la sua marcia.

(2) I conduttori gridano, non il nome della stazione in cui si trovano, ma quello della stazione seguente. I viaggiatori che vogliono discendere, così prevenuti, si riuniscono sulla piattaforma mentre il treno si dirige verso questa stazione e discendono in fretta quando sono arrivati. Non si aspetta mai un viaggiatore che è ancor lontano dalla sortita. Ognuno deve aver premura e contare sulla sua diligenza.

commercio si vuotano o si riempiono, i treni sono estremamente vicini (un treno ogni 3[4 di minuto); negli altri momenti della giornata sono più distanziati (3 minuti in generale). Nella notte si fanno ogni 5 minuti.

I prezzi non sono elevati, soprattutto se si tiene conto di una certa differenza esistente tra i prezzi dei viveri in Francia ed in America (1). Essi sono indipendenti dalla lunghezza del percorso. Sulle linee che servono i quartieri del commercio, il prezzo d'un viaggio è di fr. 0.25. Sulla linea del 6° Corso è di fr. 0.50 nelle ore meridiane della giornata e nella notte. Ritorna nuovamente a fr. 0.25 alla mattina e alla sera, nelle ore in cui gli impiegati e gli operai si recano al lavoro, ovvero lo abbandonano. Mediante questa somma pagata una volta e dopo essere penetrati nel recinto della ferrovia, si può, a condizione di non uscirne, fare della ferrovia l'uso che se ne vuole, discendere, cioè, a tutte le stazioni e rimontare in altri treni. Ma non si può tornare indietro, il binario non potendo essere attraversato in nessun punto. La linea pari è completamente separata da quella di ritorno, ed ogni stazione è doppia, stazione pari e stazione impari, senza nessuna comunicazione.

Queste stazioni costruite in forma di padiglioni chinesi, che non sono del miglior gusto, sono però molto semplici come locali e come servizio. Esse si compongono unicamente di un vestibolo, dove si prende il biglietto, e di un passaggio coperto, alla porta del quale si getta lo stesso biglietto in una scatola con pareti di vetro, sotto la sorveglianza di un impiegato (preposto). Questo impiegato e il distributore dei biglietti costituiscono il solo personale della stazione per ogni senso.

L'*Elevated* di New-York non fa alcun trasporto di bagagli, nè di messaggeria, e ancor meno di piccola velocità: si pensò che una Metropolitana non era fatta per questo uso. Ricordo però ciò che ho detto sul servizio di facchinaggio nelle città. Il viaggiatore, venendo dall'esterno, abbandona i suoi bagagli all'*Express* e non ha da domandare alla Metropolitana altro servizio che il trasporto personale. La mancanza di dogana è a questo riguardo una preziosa semplificazione.

Ho terminato quanto avevo a dire su questa rimarchevole ferrovia. Devo però aggiungere che, dacchè è in esercizio la Metropolitana, non si ebbe a deplorare alcun accidente.

Conclusione. — L'impressione che si riceve da una visita delle ferrovie americane è a tutta prima molto confusa. Si constatano dei risultati grandiosi ed una esecuzione mediocre, dei sistemi molto perfezionati a fianco di procedimenti molto sommarî; una legislazione variante da Stato a Stato e passante dalla più assoluta libertà alla più stretta disciplina. Questo spettacolo meraviglia chi è abituato ad una maggior uniformità e ad una classica correttezza. Ma per poco che la si contempli ancora, si scoprono, sotto questa varietà esteriore, delle soluzioni in via di formazione e dei metodi che si stabiliscono. L'età eroica sembra passata, almeno per la ferrovie che servono i paesi da molto tempo colonizzati; il primo bisogno non è più la costruzione a qualunque prezzo di grandi e numerose linee; ciò che oggi il pubblico reclama è un regolare esercizio, la sicurezza delle persone, la stabilità delle tariffe. Queste tendenze, espresse coi mille mezzi di cui gli Americani dispongono, hanno introdotto un nuovo elemento: l'intervento dei poteri pubblici.

Esitante in principio, questo intervento si è a tutta prima esercitato molto inegualmente. Oggidì esso tende a precisarsi e regolarizzarsi, e sarà, bisogna sperare, un attivo agente di uniformità e di propagazione di buoni metodi e di regole tutelari.

Possano gli Americani trovare un *modus vivendi* che tenga conto, in modo equo, dei diritti delle Compagnie e dei diritti dello Stato, e che riunisca ai benefizii della iniziativa privata i vantaggi che risultano per il pubblico da un serio controllo, disinteressato dalla questione dei dividendi e che possa far valere le sue ragioni.

In attesa che un giorno noi dovremo forse invidiar loro la soluzione che essi avranno data a questo difficile problema, che venne studiato dappertutto e che d'altronde è abbastanza bene risolto in Francia, presentemente non abbiamo loro molto da invidiare.

In quasi tutte le cose siamo più avanzati di loro. Lo dico con una convinzione nella quale non v'entra l'amor proprio nazionale, ed i dettagli, nei quali sono entrato, spero vi faranno dividere meco quest'idea. Non v'ha però motivo d'essere ambiziosi: un popolo che ha costruito più di 200,000 chilom. di ferrovie, ossia 4 chilom. per ogni mille abitanti, ha il diritto d'essere fiero di un tale risultato e non ha di che arrossire in faccia a noi che, avendo a costruire un'opera molto meno vasta (3[4 di chilometro soltanto per ogni mille abitanti) abbiamo avuto il tempo di perfezionarla. Animati, nel primo periodo della storia delle loro ferrovie, più dal desiderio di costruire in fretta che da quello di costruir bene, impegnati in seguito nelle loro lotte intestine, colla diuturna preoccupazione di una esistenza continuamente compromessa dall'esagerato ribasso delle loro tariffe, non avendo infine ricevuto nè dalla pressione dell'opinione pubblica, nè dall'intervento amministrativo l'impulso che fa cercare il progresso, le Compagnie americane fecero pochi sforzi nel senso del perfezionamento del loro esercizio. Il loro pensiero fu piuttosto quello di ridurre le spese; e se esse vi sono arrivate, non fu che sacrificando delle garanzie, alle quali noi non vorremmo rinunziare. Non abbiamo dunque nulla da raccomandare di ciò che abbiamo visto sulle ferrovie degli Stati-Uniti; nè i loro tracciati poco studiati; nè i loro ponti articolati, economici per costruzione, costosi pel mantenimento, e contro ai quali una reazione sembra farsi; nè le loro massicciate non risanate; nè le loro stazioni in generale meschine e mal tenute; nè i loro segnali primitivi; nè il loro sistema di movimento più ingegnoso che prudente.

Un punto su cui gli Americani sono incontestabilmente nostri maestri, è quello che riguarda il materiale pei viaggiatori. Io ho descritto sommariamente questo materiale ed avrete potuto rendervi conto che esso assicura al pubblico comodità che il nostro non gli fornisce. Io non parlo, ben inteso, delle nostre vetture di lusso, che non la cedono in nulla a quanto può trovarsi altrove; parlo delle

(1) Questa differenza è molto al disotto di quanto generalmente si crede. Non mancano coloro che ripetono la vecchia formula, che si ha qui con un pezzo di venti soldi ciò che in America costa un dollaro. Questa formula è falsa. La vita materiale non è più cara a Nuova-York, per esempio, di quello che sia a Parigi; le spese di vitto, specialmente pei generi di prima necessità: pane, carne, legumi, sono piuttosto a miglior mercato; una piccola casa nuova-yorkese, fuori del quartiere degli affari, si fitta ad un prezzo inferiore a quello di un appartamento parigino della stessa importanza. Ciò che invece è notevolmente caro, sono le spese voluttuarie (vestiario, domestici, vetture, divertimenti).

vetture ordinarie delle nostre tre classi. Mi affretto ad aggiungere che quando noi vedremo circolare sulla nostra rete il tipo, adottato oggi, della vettura con doppia sospensione ad otto compartimenti, con corridoio laterale e latrine a ciascuna estremità, i nostri viaggiatori di 1ª classe, almeno, non avranno più nulla ad invidiare ai loro confratelli dell'altra parte dell'Atlantico.

Ora, volendo riassumere, in una parola, il complesso delle impressioni che ho avute dalla mia visita alle ferrovie americane, dirò che questa visita non ha diminuito per nulla la fierezza che io provo di appartenere ad una Compagnia francese, e che questa Compagnia si chiami P. L. M.

TARIFFE FERROVIARIE

Col *Monitore* del 17 novembre 1886 abbiamo impresa la pubblicazione delle *modificazioni nelle tariffe e concessioni speciali* approvate dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1886. Ora, per cura dell'Ispettorato generale delle Strade ferrate, ne venne pubblicato il seguito, e cioè dal 1° luglio al 31 dicembre 1886.

Noi, come abbiamo fatto pel primo periodo, ne continueremo la riproduzione, essendo argomento che interessa da vicino buona parte dei nostri lettori.

A

MODIFICAZIONI ED AGGIUNTE ALLE TARIFFE GENERALI DEI VIAGGIATORI E DELLE MERCI, ED ALLE CONDIZIONI DI TRASPORTO.

17. *Società proponenti.* — Adriatica d'accordo colla Mediterranea e Sicula, in data 15 luglio 1886.

Oggetto della proposta. — Variante nella nomenclatura delle vigenti tariffe alla voce « Olio d'oliva e di altri vegetali », nel senso di ammetterne le spedizioni in recipienti di latta sciolti a vagone completo, cogli stessi prezzi come per le spedizioni fatte in recipienti di latta racchiusi in casse.

Approvato con decreto 31 agosto 1886, N. $\frac{44013}{2705}$

18. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, 16 agosto 1886.

Id. Aggiunta della voce seguente alle tariffe delle due reti continentali e di quella Sicula:

« Gru ferroviarie montate o smontate, circolanti sulle proprie ruote », con tassazione dei trasporti relativi da eseguirsi soltanto a p. v. uguale a quella fissata dall'articolo 72 delle tariffe pei carri di strada ferrata circolanti sulle proprie ruote, ma coll'aumento del 50 per cento, e cioè lire 0.3060 per veicolo e per chilometro, ed inoltre coll'applicazione della tassa di lire 0.255 per carro-chilometro portata dalla condizione speciale *C* della tariffa n. 124 qualora il trasporto richiedesse l'aggiunta di vagoni di scorta.

Approvato con decreto 21 settembre 1886, N. $\frac{46164}{2882}$

19. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, 18 luglio 1886.

Id. Aggiunta delle seguenti voci nella nomenclatura generale e classificazione delle merci:

1° Scrostante liquido per caldaie (V. Vegetalina).

2° Vegetalina (Scrostante liquido per caldaie — Classe III, tariffa 109 *B*).

Approvato con decreto 24 settembre 1886, N. $\frac{43374}{2674}$

20. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, 2 agosto 1886.

Id. Modificazione nella nomenclatura generale e classificazione delle merci introducendovi la voce « Agrumi in acqua di mare », coll'indicazione della classe V e della tariffa speciale comune n. 103, p. v., serie *C*, e ciò in aggiunta alla voce « Scorza di agrumi in acqua di mare » ammettendo anche quest'ultima merce alla tariffa 103, serie *C*.

Approvato con decreto 24 settembre 1886, N. $\frac{44378}{2775}$

21. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, 23 settembre 1886.

Id. Modificazione nell'elenco delle derrate ammesse a fruire della tariffa speciale n. 50 a p. v. accelerata, sostituendo la voce « Pesce fresco o marinato » colla seguente: « Pesce fresco, marinato, salato ed in salamoia ».

Approvato con decreto 18 ottobre 1886, N. $\frac{49999}{3155}$

22. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, 30 luglio 1886.

Id. Rettificazione nella nomenclatura delle merci per le voci « Ozocerite », « Ceresina » e « Cerolite », aggiungendo alla prima la parola « greggia », e mantenendo per essa la classificazione attuale, parificando la seconda per assimilazione alla paraffina, e sostituendo alla terza la voce seguente: « Cerolite (idro-silicato di magnesia) », vedi « Schiuma di mare ».

Approvato con decreto 25 ottobre 1886, N. $\frac{28007}{2457}$

23. *Id.* Sicula, 13 agosto 1886.

Id. Assimilazione dell'erba bruca al sommaco in servizio interno della rete Sicula, ammettendo così questa merce a fruire anche della tariffa speciale n. 8, serie *B*.

Approvato con lettera 30 ottobre 1886, N. $\frac{55518}{3543}$

24. *Id.* Mediterranea, 23 ottobre 1886.

Id. Modificazioni all'allegato VIII delle tariffe e condizioni dei trasporti per quanto concerne il servizio degli scali del porto di Genova.

Approvato con decreto 20 novembre 1886, N. $\frac{55619}{3517}$

25. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica, 21 ottobre 1886.

Id. Assimilazione alla legna da ardere del legname di pioppo, occorrente, quale materia prima, per la preparazione della pasta di legno, tagliato in pezzi della lunghezza di 1 metro, e del diametro di 50 centimetri, e conseguente passaggio di tale merce dalla 6ª alla 7ª classe della tariffa generale, e dalla tariffa speciale 118, serie *E* alla 122, serie *C*, a condizione per altro che le spedizioni relative siano dirette a Sesto-Calende per la fabbrica di pasta di legno esistente a Ponte Santino.

Approvato con lettera 27 novembre 1886, N. $\frac{61724}{3854}$

26. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, 20 ottobre 1886.

Id. Aggiunta come appresso al capo II, § *A*, dell'allegato IX, alle tariffe e condizioni di trasporto:

« Alle spedizioni a piccola velocità di acido solforico senza vincolo di peso, anche se consegnate in fiasconi o damigiane di vetro, rivestite di paglia, di vimini o di

giunco, non riposti in casse, non è applicabile il disposto dell'avvertenza seconda al capo XIII delle tariffe e condizioni pei trasporti ».

Approvato con decreto 4 dicembre 1886, N. $\frac{57378}{3173}$.

27. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, 12 novembre 1886.

Id. Modificazione nella nomenclatura delle vigenti tariffe per la voce « Bosso in ramoscelli, in fasci », sostituendola colla seguente: « Bosso in rami od in tronchi », colla indicazione della classe III.

Approvato con decreto 2 dicembre 1886, N. $\frac{60065}{3761}$

28. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, 21 novembre 1886.

Id. Aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe della voce:

« Cloruro di alluminio ferruginoso » assegnata per gli effetti della tassazione alla classe 5ª della tariffa generale e speciale n. 75 p. v. ed alla serie *D* della tariffa speciale comune n. 109 p. v.

Approvato con decreto 24 dicembre 1886, N. $\frac{61771}{3851}$

B

Aggiunte e varianti nelle tariffe speciali.

11. *Società proponenti.* — Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, in data 23 luglio 1886.

Oggetto della proposta. — Ammessione dei fiaschi impagliati alla rinfusa, spediti a carro completo, a fruire della tariffa speciale comune a g. v., n. 5, serie *B*, e sotto le condizioni seguenti in aggiunta a quelle fissate per la applicazione di detta tariffa: « Le operazioni di carico e scarico dei fiaschi vuoti alla rinfusa a vagone completo saranno eseguite a cura e spese del mittente e del destinatario. Gli speditori dovranno rilasciare sui documenti di trasporto dichiarazione di garanzia, colla quale assumono a loro rischio tutte le conseguenze dei danni che, per la speciale condizionatura del carico, potessero derivare alla merce ».

Approvato con decreto 25 agosto 1886, N. $\frac{37184}{2388}$

12. *Id.* Adriatica d'accordo colla Mediterranea, 31 agosto 1886.

Id. Tariffa speciale temporanea a p. v. accelerata valevole dal 15 settembre al 15 novembre 1886 pel trasporto in servizio interno e cumulativo italiano di uva fresca a vagone completo della portata di 10 tonnellate, a condizione di una percorrenza minima di 500 chilometri, e coi prezzi differenziali da L. 0,408 a L. 0,2958.

Approvato con decreto 6 settembre 1886, N. $\frac{45465}{2816}$

13. *Id.* Sicula, 2 agosto 1886.

Id. Applicazione della tariffa speciale interna n. 104 ai trasporti a p. v. in servizio interno sulla rete Sicula di sal marino, o muriato di soda, o cloruro di sodio, anche alla rinfusa, in sostituzione alla tariffa speciale interna 101, classe VIII, serie *B*, fino ad ora applicata ai trasporti medesimi.

Approvato con decreto 25 ottobre 1886, N. $\frac{46185}{2868}$

14. *Id.* Mediterranea, 20 ottobre 1886.

Id. Ribasso di L. 1,60 sul prezzo fatto della tariffa speciale 106 p. v., serie *C*, per trasporti d'olio d'oliva con vincolo di peso in provenienza dalla provincia di Portomaurizio e destinati ad Orléans per la via di Modane invece che per quella di Ventimiglia.

Approvato con lettera 12 novembre 1886, N. $\frac{58945}{3694}$

15. *Id.* Mediterranea, 31 ottobre 1886.

Id. Ribasso di L. 8,95 sul prezzo fatto della tariffa speciale 75, 4ª classe, pei trasporti d'olio di oliva senza vincolo di peso in partenza dalla provincia di Portomaurizio e destinati ad Orléans per la via di Modane invece che per quella di Ventimiglia.

Approvato con lettera 12 novembre 1886, N. $\frac{58149}{3644}$

C

Aggiunte e varianti nelle tariffe locali.

19. *Società proponenti.* — Adriatica d'accordo colla Mediterranea, in data 3 luglio 1886.

Oggetto della proposta. — Istituzione di una nuova tariffa locale col n. 225 comune alle due reti continentali pei trasporti a p. v. della paglia in partenza dalle stazioni di Adria, Argenta, Ferrara, Loreo, Montesanto, Poggio Renatico, Polesella, Pontelagoscuro, Porto Maggiore e Rovigo, e diretti a qualsiasi stazione delle due reti, purchè percorrenti non meno di 200 chilometri o paganti in ragione di tale percorrenza minima.

Approvato con decreto 18 luglio 1886, N. $\frac{32681}{2060}$

20. *Id.* Mediterranea, 9 marzo 1886.

Id. Nuova tariffa locale n. 410 p. v. da attuarsi in via di esperimento e per la durata di un anno dal 25 agosto 1886, portante riduzioni pel trasporto delle merci delle prime quattro classi della tariffa generale, fra alcuni punti dell'Alta Italia e Napoli.

Approvato con decreto 25 luglio 1886, N. $\frac{14958}{823}$

21. *Id.* Adriatica, 2 giugno 1886.

Id. Nuova tariffa locale n. 305 p. v. da attuarsi in via di esperimento e per la durata di un anno dal 20 agosto 1886, pei trasporti a carro completo delle merci ascritte alle prime quattro classi della tariffa generale, in partenza da stazioni dell'Alta Italia e destinati a Bari o a Napoli.

Approvato con decreto 25 luglio 1886, N. $\frac{29018}{1666}$

22. *Id.* Mediterranea, 3 agosto 1886.

Id. Estensione della tariffa locale n. 215 p. v. ai trasporti di lignite in partenza da Ceva per qualunque stazione delle due reti continentali.

Approvato con lettera 28 agosto 1886, N. $\frac{44015}{2707}$

23. *Id.* Mediterranea, 7 agosto 1886.

Id. Estensione delle tariffe locali n. 201, 202, 203, 204, serie *A*, 205, 207, serie *A*, 212 e 407 alla nuova linea Taranto-Brindisi, e per intanto alla tratta Taranto-Latiano, già aperta al pubblico servizio.

Approvato con lettera 12 settembre 1886, N. $\frac{45707}{2839}$

24. *Id.* Mediterranea, 10 settembre 1886.

Id. Estensione della tariffa locale n. 209 p. v. ai trasporti di tubi di ghisa in partenza da Colle Val d'Elsa e spediti dalla ferriera Masson.

Approvato con telegramma 13 settembre 1886.

25. *Id.* Mediterranea, 16 luglio 1886.

Id. Estensione della tariffa locale n. 407 p. v. alle spedizioni in piccole partite di paste da vermicellaio provenienti da Napoli o da altre stazioni meridionali e dirette all'estero pei transiti di Modane e Pino.

Approvato con lettera 18 settembre 1886, N. $\frac{47604}{2970}$

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Sappiamo che il giorno 22 del corrente mese avrà luogo la visita di ricognizione della ferrovia da Chivasso a Casale. A detta visita interverranno, oltre all'ingegnere-capo, direttore dei lavori, il R. Ispettore-Capo del Circolo di Torino, cav. Crosa, ed il signor comm. Bachelet, in rappresentanza dell'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo.

Qualora nella visita di ricognizione non emergano rilievi speciali, e la linea si trovi in condizioni di poter essere aperta al pubblico, la relativa inaugurazione verrebbe fissata pel giorno 28 successivo.

><

Ci informano da Salerno che fra quell'Ufficio tecnico governativo per le ferrovie e la Direzione delle costruzioni per le ferrovie del Mediterraneo vennero concordate le variazioni da apportarsi alla stazione dl Teggiano, affinchè possa servire quale stazione di testa sino all'apertura all'esercizio del tratto di ferrovia da Teggiano a Casalbuono.

Qualora i lavori come sopra concordati, il cui importo rileva a circa L. 22,000, si possano compiere in 15 giorni, l'apertura all'esercizio del tronco da Sala a Teggiano potrebbe aver luogo nei primi giorni del prossimo maggio.

><

Ci consta che lunedì (18) avrà luogo una visita preliminare al tronco della ferrovia Gozzano-Domodossola, compreso fra Orta-Miasino e Gravellona-Toce, da parte di tutti i Servizî interessati della Società esercente, con l'intervento della Direzione tecnica governativa. Il giorno 25 successivo verrà poi effettuata la visita di ricognizione da parte di apposita Commissione governativa; ed infine il giorno 30 si spera di poter aprire il detto tronco all'esercizio.

><

Sappiamo che con R. Decreto del 10 corrente mese il signor comm. Gaspare Finali, senatore del Regno e consigliere alla Corte dei Conti, è stato nominato arbitro supplente di parte governativa nel Collegio arbitramentale al cui giudizio debbono essere deferite le questioni che insorgessero fra Governo ed Amministrazioni ferroviarie, in ordine alla interpretazione ed alla esecuzione dei contratti di esercizio.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo si è messa d'accordo con quella delle Ferrovie dell'Adriatico pel proseguimento dei treni speciali facoltativi per la linea di Chiusi, in caso di interruzione del tratto di ferrovia fra Grosseto e Roma, ed ha comunicato al R. Ispettorato delle strade ferrate l'orario all'uopo combinato fra le due Società.

><

La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato il verbale delle sedute tenutesi a Milano in gennaio ed in marzo del corrente anno dalla Commissione incaricata di proporre un tipo unico d'armamento per le strade ferrate italiane. La Commissione stessa finì col trovarsi perfettamente d'accordo su tutte le questioni; epperò non manca null'altro che il R. Ispettorato generale approvi il nuovo tipo d'armamento, affinchè le Società possano prendere in tempo i necessari provvedimenti per le provviste dei venturi rifacimenti di binario.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Roma a Solmona ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale il progetto di appalto dei meccanismi fissi occorrenti per alcune stazioni dei tronchi 3, 6, 9, 10 e 11 della linea predetta.

L'ammontare dei lavori e delle provviste considerati in progetto rileva complessivamente a L. 250.000, delle quali, a base d'asta L. 226,550, ed a disposizione dell'Amministrazione per imprevisti, ecc., L. 23,450.00.

I materiali da provvedere sono i seguenti: N. 6 piattaforme girevoli, delle quali una del diametro di m. 15.00, una di m. 5.50 ed una di m. 4.50; N. 2 bilancie a ponte della portata di 30 tonnellate (sistema Bianco-Opessi); N. 15 colonne idrauliche a collo girevole; N. 1 grue di caricamento, della portata di 5 tonnellate; N. 18 vasche rettangolari in lamiera di ferro, per rifornitore, della capacità di mc. 15 cadauna; Kilog. 110,000 di tubi per condutture d'acqua ai rifornitori; N. 2 segnali a distanza a disco girevole; N. 1 pompa a vapore completa; N. 2 pompe aspiranti e prementi; N. 1 carrello trasbordatore.

><

Da parte del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio è stato firmato il decreto col quale è approvata la tariffa speciale N. 3, in servizio diretto italo-svizzero pel trasporto a piccola velocità ed a vagone completo di *zolfo macinato o no, compreso il calcarone, imballato od alla rinfusa*, dall'Italia alla Svizzera (via Gottardo).

La tariffa di che trattasi è applicabile ai trasporti del detto minerale in partite di almeno 10,000 chilogrammi per vagone (o paganti per tale peso minimo) effettuati in servizio diretto italo-svizzero dalle stazioni italiane a quelle svizzere indicate nella tariffa. I prezzi per 10,000 chilogrammi sono egualmente applicabili alle partite di 8000 chilogrammi (o paganti per tale peso minimo) caricate in vagoni italiani della portata di 8 tonnellate.

><

Il predetto Ministero, pure per la parte che lo riguarda, ha approvata una proposta della Direzione generale delle ferrovie sicule, presentata anche a nome e per conto delle strade ferrate dell'Adriatico e del Mediterraneo, secondo la quale, al primo capoverso dell'art. 82 delle tariffe pei trasporti in vigore sulle tre reti suddette, dopo le parole: « *camosci e simili* » sono aggiunte le parole: « *capre, pecore, montoni e simili* ».

><

In causa di un'avaria subita dal piroscafo *San Marco* nell'entrata del porto di Desenzano, l'orario estivo proposto pel servizio di navigazione sul Lago di Garda, e già approvato dal R. Ispettorato delle strade ferrate, non ha potuto più aver luogo il 15 del corrente mese.

Le riparazioni al detto piroscafo richiederanno una diecina di giorni di lavoro.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali, all'uopo interessata dal R. Ispettorato delle ferrovie, ha riconosciuto l'opportunità di dare una maggiore estensione alla corrispondenza con biglietti di andata e ritorno in vigore da e per le stazioni della linea Belluno-Feltre-Treviso, conformemente ai desiderî manifestati dai Municipî interessati e dalla Camera di Commercio ed Arti di Belluno.

La Società predetta ha quindi preso i provvedimenti opportuni perchè i biglietti della specie sovraindicata vengano estesi quanto prima anche alle stazioni della linea Belluno-Treviso, che attualmente ne sono prive.

><

La Società suindicata ha chiesto l'autorizzazione governativa per la istituzione, fra la stazione di San Giovanni in Persiceto e quella di Bologna, nei due sensi, ed in via di esperimento, i biglietti normali di andata e ritorno, e ciò in vista della frequenza e dell'entità delle relazioni amministrative, giuridiche e commerciali che esistono fra i due Comuni.

><

La Società medesima avrebbe anche divisato di istituire biglietti di andata e ritorno fra Spinetoli ed Ascoli Piceno, soddisfacendo così alle istanze in proposito rivoltele dal Municipio di Spinetoli. Prima però di provvedere al riguardo, ha chiesta l'autorizzazione governativa.

><

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha dichiarato a quello dei Lavori Pubblici di non avere difficoltà di consentire che, nei casi di interruzione di linea, i trasporti a piccola velocità accelerata siano tassati ai prezzi medesimi stabiliti dall'articolo 128, comma *C* delle tariffe ferroviarie per le spedizioni a piccola velocità.

><

La Società per le Ferrovie Napoletane avendo promosso il signor comm. ing. Enrico Dini ad altre funzioni, ha nominato l'ingegnere signor Augusto Fresez ingegnere-capo della Società, e gli ha affidato la direzione dei lavori della ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma.

><

Il Ministero delle Finanze (Direzione generale delle Gabelle) ha esaminato il nuovo regolamento-tariffe per la ferrovia economica Torino-Rivoli, e lo ha da parte sua dichiarato ammissibile.

><

Ci informano da Ancona che quella Camera di commercio ed arti ha rivolte lagnanze al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio contro la disposizione dell'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali, colla quale venne elevato in misura assai rilevante il prezzo pei trasporti a domicilio in quella città, aumentandolo di centesimi 50 la tonnellata per le merci in genere, e portandolo da L. 5.00 a L. 10.00 per ogni tonnellata per le merci voluminose.

><

Riceviamo da Como le seguenti notizie relative ai lavori di costruzione della linea da Lecco a Como.

I lavori principali del tronco *Lecco-Oggiono*, che sono il ponte sull'Adda e le gallerie di Lecco, S. Nazzaro e Oggiono, proseguono con energia. Le fondazioni ad aria compressa pel ponte sull'Adda si spera di portarle a compimento nel corrente mese di aprile, e la muratura procede anch'essa alacremente, poichè è precipuo interesse dell'Impresa ultimare presto quest'opera, onde trasportare in rilevato per la traversata di Lecco il materiale di scavo della galleria vicina.

Tronco Oggiono-Merone. — Nella prima parte del tronco si lavora alacremente alle fondazioni del viadotto sul fiume Lambro, scaricatore del lago di Pasciano, ed a quelle della fermata di Mojana. Nella seconda parte, i lavori non sono ancora molto sviluppati; però si provvede con attività il materiale occorrente onde attaccare con forza i lavori murari all'aprirsi della buona stagione.

Tronco Merone-Camerlata. — Nella prima tratta di circa 6 chilometri, i lavori procedono regolarmente. Nello scavo della galleria di Moncastello (m. 700) si incontra grande quantità d'acqua, sicchè lo scavo stesso è reso molto difficile. Si sta studiando come provvedere a tale inconveniente. Nella seconda tratta di m. 1,650 è oramai fondata la stazione di Cantù. I movimenti di terra sono molto avanzati e si aspetta il tempo propizio per dar mano ai lavori murari. Per la terza tratta proseguono i movimenti di terra, lo scavo ed il rivestimento della galleria del Ferro. Non è incominciato nessun lavoro murario allo scoperto. Anche nella quarta tratta non si è posto mano alle murature allo scoperto. Procedono invece regolarmente i movimenti di terra e lo scavo d'avanzamento in calotta della galleria Fabbrica. La forza media giornaliera di operai sulla linea è di circa 1200.

><

L'Ufficio del Genio Civile di Rovigo, incaricato della direzione e sorveglianza della linea Adria-Chioggia, ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici perchè sia proceduto alla visita dei tronchi II, III e IV della ferrovia medesima, compresi fra Loreo e Chioggia, la cui apertura all'esercizio potrà aver luogo fra pochi giorni.

><

L'Amministrazione provinciale di Padova ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di una ferrovia da Padova a Lovolo, riformato analogamente alle prescrizioni del Consiglio Superiore, ed ha fatto istanza per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia medesima.

><

Nell'adunanza ieri tenutasi dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Giani Giuseppe di Torino, per fornitura di meccanismi per le officine di Torino; importo L. 4125.
2. Colla Ditta Macchi, Izar e Comp. di Milano, per fornitura di 40,000 chiodi di ferro per armamento; importo L. 4217.40.
3. Colla Ditta Michele Ansaldi di Torino, per fornitura di meccanismi diversi; importo L. 7600.
4. Colla Ditta Masera Antonio di Torino, per fornitura di martinelli a cassa di ferro; importo L. 10,000.
5. Colle fabbriche unite di biacche e colori di Genova per fornitura di kg. 30,000 di biacca ordinaria in pane od in polvere; importo L. 9141.
6. Colla Ditta Scarpa Agostino di Venezia per fornitura di legname abete in tavole; importo L. 50,970.
7. Colla Société Anonyme Compagnie centrale de construction à Haine S. Pierre, per fornitura di cerchioni in acciaio Martin-Siemens; importo L. 93,296.
8. Colla Ditta fratelli Feltrinelli di Milano, per fornitnra di legname abete in tavole; importo L. 100,700.
9. Colla Ditta L. H. Guéret di Cardiff, per fornitura di 6000 tonnellate di carbone grosso inglese; importo L. 130,800.
10. Colla Ditta Magni e Comp. di Vicenza per fornitura di grasso composto per veicoli per la stagione estiva; importo L. 139,680.
11. Colla Société Anonyme de travaux « Desle et Bacalan » à Paris, per fornitura di ruote e razze con cerchioni in acciaio Bessemer; importo L. 176,280.48.
12. Colla Società Anonima italiana ausiliare di strade ferrate, tramways e lavori pubblici a Torino, per fornitura di carri scoperti a sponde basse e pareti ribaltantisi, con bilico, senza freno, della portata di 12 tonnellate; importo L. 194,700.
13. Colla Société Anonyme Compagnie centrale de construction à Haine S. Pierre, per fornitura di 175 carri

scoperti a due assi per trasporto merci e bestiame, della portata di 12 tonnellate; importo L. 258,825.

14. Colla Ditta De Dietrich e Comp. di Reichschoffen, per fornitura di 150 carri scoperti a 2 assi con freno e loggetta, per trasporto merci, della portata di 12 tonnellate; importo L. 261,750.

15. Colla Ditta Nicaise et Delcuve di La Louvière, per fornitura di 175 carri scoperti a 2 assi senza freno, per il trasporto merci e bestiame, della portata di 12 tonnellate; importo L. 273,875.

16. Colla Société Anonyme des ateliers de construction de Malines, per fornitura di 400 carri coperti a 2 assi per trasporto merci e bestiame, della portata di 12 tonnellate; importo L. 884,750.

><

Il 22 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici e sotto la presidenza dell'on. Ministro Saracco, si riunirà il Consiglio delle tariffe per discutere il seguente ordine del giorno:

1° Come debba intendersi che due o più speditori si trovano verso la strada ferrata, in pari condizioni, perchè essa sia tenuta ad usar loro parità di trattamento.

Di questo quesito venne nominato relatore l'avv. cav. Giovanni Battista Marchesini, consigliere di amministrazione delle Strade Ferrate Sicule.

2° Domanda dell'Associazione Generale dell'industria e del commercio della seta in Italia, intesa ad ottenere miglioramenti di tariffa pei trasporti dipendenti dall'industria serica.

Relatore, comm. Calderico Frigo, capo della Divisione tariffe-trasporti-litigi delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

3° Se siano da approvarsi le disposizioni proposte per regolare il trasporto del bestiame in ferrovia, e siano ammissibili le nuove tasse per la disinfezione nei casi di malattia.

La trattazione di questo quesito venne affidata ad una Commissione, composta dei commendatori Antonio Allievi, on. Giuseppe Pavoncelli, Miraglia Nicola, Ing. Girolamo Ghizzolini, ing. Giuseppe Lanino.

4° Se sia da approvarsi una tariffa locale pei trasporti di vino, provenienti dalla linea Siracusa-Messina, e in destinazione di quest'ultima stazione, non ostante le opposizioni degli interessati nel commercio dei vini della rada di Riposto.

Relatore, il cav. avv. Pietro Del Vecchio.

Nella stessa seduta del Consiglio delle tariffe verranno presentati i nuovi quesiti preparati dal Ministero e nominate le Commissioni speciali incaricate degli studi e delle relazioni relative.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società del Mediterraneo ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici il preventivo di L. 361,000 occorrenti per il rifacimento di m. 14,531 di binario in ferro, con rotaie in acciaio, fra le stazioni di Chiarone ed Orbetello, lungo la linea Roma-Pisa, ed altro preventivo di spesa di L. 185,000 occorrente per il risanamento della massicciata fra le stazioni di Torino (succursale) e di Chivasso.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle S. F. Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa le proposte seguenti:

Per l'ampliamento della stazione di Arezzo, in dipendenza dell'innesto nella stazione medesima della linea Arezzo-Stia. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 361,200 e va ripartita nel seguente modo: A carico della concessionaria Arezzo-Stia L. 90,000; a carico del Governo L. 106,000; a carico dei fondi dell'allegato *B* alle convenzioni di esercizio L. 165,200;

Per lavori di sistemazione e completamento da eseguirsi nei magazzini merci e nei piani caricatori della stazione marittima di Venezia. Spesa L. 76,800;

Per il rifacimento di chilometri 6 di binario armato in ferro, con rotaie di acciaio lungo il tronco da Foligno ad Assisi della linea Foligno-Terontola, L. 167,000;

Per l'impianto della illuminazione a gas nelle stazioni di Prato e Lucca e nelle officine di Lucca, L. 31,000;

Per rifacimento di metri 3100 di binario sulla linea Foligno-Falconara, e di N. 5 deviatoi nella stazione di Jesi, L. 116,000.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Leggiamo nella *Gazzetta di Mondovì*: « Finalmente pare che le cose siano bene avviate e che si possa sperare con fondamento di vedere ultimato questo tronco di ferrovia entro il termine prescritto.

« Lo scavo della galleria procede con insolito vigore. Vi si lavora da quattro punti, ossia dai due sbocchi e da due lati del pozzo. Una macchina apposita provvede al rinnovamento dell'aria, ed ogni giorno il foro progredisce di parecchi metri.

« Speriamo che il rivestimento sarà eseguito a dovere e che per il prossimo settembre la ferrovia potrà essere inaugurata ».

Ferrovia Torino-Cuneo-Saluzzo. — Viene assicurato che il Governo ha deciso di procedere al riscatto delle 300 azioni della Società per la ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo, tuttora in circolazione. Tale riscatto effettuerebbesi con decorrenza 30 giugno corrente anno. Rimane ora a stabilire quali siano gli utili netti ottenuti nel quinquennio 1882-86, onde avere base per fissare il prezzo del riscatto, e poscia verrà convocata l'assemblea generale degli azionisti per la voluta deliberazione.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini ha sottoposto all'approvazione governativa i progetti d'appalto per la fornitura degli scambi e delle intersezioni di binari occorrenti per l'armamento della diramazione da Lavezzola a Lugo, e per i due tronchi Bastia-Alfonsine e Alfonsine-Ravenna.

L'ammontare dei lavori a base d'asta per la fornitura considerata nel progetto relativo alla diramazione Lavezzola-Lugo rileva a L. 35,972. Gli scambi da provvedere sono 22, di tangente 0.10, con cuore d'acciaio fuso capovolgibile: è pure da fornire un'intersezione ad angolo.

L'altro progetto riguarda la provvista di N. 28 scambi semplici conformi a quelli precedenti e di una intersezione. L'ammontare a base d'asta della fornitura è preventivato di L. 45,485.

Ferrovia Foggia-Lucera. — La Direzione tecnica governativa per le costruzioni ferroviarie in Foggia ha presentato per approvazione al Regio Ispettorato delle ferrovie il progetto di appalto per la fornitura degli scambi occorrenti all'armamento della linea da Foggia a Lucera. La fornitura di che trattasi consiste in N. 6 scambi semplici, due per deviazione a destra e quattro per deviazione a sinistra, con incrociamento a cuore, tangente 0.10, capovolgibile, in acciaio fuso, per armamento Vignole, del tipo 1° delle ferrovie complementari.

Ferrovia Borgo S. Donnino-Gaiano. — Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha in massima approvato il progetto della ferrovia Borgo S. Donnino-Gaiano, presentato dalla Società della rete Mediterranea, esprimendo il parere che con qualche modificazione possa preferirsi il tracciato generale che porta il collegamento alla stazione di Fornovo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia dello Spluga. — Alla conferenza per il valico dello Spluga tenutasi il 6 corrente in S. Gallo, erano rappresentati i Governi dei Grigioni, di S. Gallo,

di Zurigo e di Turgovia; Glarona scusò la propria assenza e Sciaffusa ed Appenzello declinarono l'invito.

Venne risolto di fissare un fondo di 80,000 franchi per procedere ai rilievi dei piani e per gli altri bisogni preliminari dell'impresa e di ripartire detta somma fra i Governi sopracitati partecipanti e la Società delle strade ferrate unite svizzere. Dopo approvata questa risoluzione dai Cantoni interessati, sarà formato un Comitato dello Spluga composto di partecipanti.

Frattanto la Società delle ferrovie unite in unione col Governo dei Grigioni si porrà in relazione colla Società Adriatica e col Comitato dello Spluga di Milano, ed intavoleranno le trattative preparatorie per stabilire le norme per i rilievi dei piani.

Ferrovie svizzere. — Quasi tutte le ferrovie svizzere hanno dato nel periodo dal 1° gennaio al 28 febbraio 1887 un reddito chilometrico superiore a quello di quei due mesi nel 1886. Quelle che fanno eccezione sono le linee del Toggenburg, di Walden-Ruti, di Rapperswil-Pfäffikon, della Tössthal, di Losanna-Echallens, di Rorchach-Heiden, ed i tramway di Ginevra e di Zurigo. Si è la funicolare del Marzilli (città di Berna), che produsse il più forte reddito chilometrico (fr. 1280 per 100 metri), poi vengono la linea basileesa di comunicazione fra le stazioni (fr. 7190 per chilometro), Losanna-Ouchy (franchi 6836), la Bötzberg (fr. 6086), la ferrovia del Gottardo (fr. 5282), la Centrale (fr. 4424), la Giura-Berna (fr. 3415), l'Unione delle strade ferrate svizzere (fr. 3356), la Nord-Est (fr. 3246), la Svizzera-Occidentale e Sempione (franchi 3468).

Ferrovie Austro-Ungariche. — Il giorno 4 del corrente mese, con le abituali solennità ed i soliti pranzi e brindisi venne aperta una nuova linea ferroviaria, che avrà un'immensa importanza non solo per la difesa della monarchia austriaca contro la Russia, ma renderà possibili ed efficaci pure le mosse offensive che in caso di guerra si dovessero effettuare verso i territori del vicino « Gigante ». Questa nuova ferrovia, o se vogliamo esprimerci più esattamente, poichè le guide sono d'acciaio, questa *acciaiovia* congiunge la città ungherese di Munkacs con la stazione di Stryi in Galizia e permette finalmente la comunicazione diretta tra le capitali dei due paesi vicini, cioè tra Budapest e Lemberg.

D'ora in poi riescirà facilissimo il trasporto di truppe dall'interno dell'Ungheria ai confini della Russia, senza ingombrare gli altri binari della Polonia austriaca, necessarissimi ed indispensabili per l'approvvigionamento della parte occidentale della Galizia, compresovi il vastissimo campo trincerato di Przemysl, riarmato recentemente col materiale della fortezza di Olmütz. Come fu detto, la nuova ferrovia ha un'importanza esclusivamente strategica, che economicamente, anzichè giovare, nuocerà piuttosto al commercio limitatissimo nel quale attualmente si dividono due altri tronchi ferroviari ungaro-galiziani, quasi paralleli alla linea Munkacs-Stryi.

Se quest'ultima non fosse d'importanza militare, non sarebbero mai a giustificarsi le enormi spese alle quali l'Austria e l'Ungheria dovettero sobbarcarsi per la costruzione della nuova strada ferrata, classificata come linea principale di secondo ordine.

Partendo da Munkacs, la ferrovia in discorso si dirige verso nord-est, arrampicandosi faticosamente per gli erti pendii delle giogaie dei Carpazi, che presso Beskid deve perforare a mezzo di una bellissima galleria di 1800 metri di lunghezza, onde riuscire in Galizia, ove lemme lemme ridiscende sulle pianure del Dniester, soffermandosi a Stryi dopo aver percorso un tratto di 147 chilometri. Tutta la linea, puro tipo di ferrovia di montagna, è costata oltre 35 milioni di lire, cosicchè il prezzo chilometrico venne a raggiungere l'ingente somma di 238,000 lire circa.

Ferrovie brasiliane. — La rete ferroviaria appartenente al Brasile ed esercitata per conto del governo brasiliano, ha ora uno sviluppo di 2259 chilom. e 336 metri ed è costata 164,364,419,820 reis, ossia circa L. 410,911,050.

Essa si suddivide nel modo seguente:

Linee in esercizio	1717 chilom.	e 119 metri	
Linee in costruzione	542 »	217 »	
Totale chilometri	2259	336 »	

Notizie diverse

Industria e beneficenza. — Per un disguido postale, pubblichiamo, nostro malgrado in ritardo, la lista inviataci delle generose offerte raccolte fra il personale delle Acciaierie di Terni, a pro delle famiglie bisognose dei morti di Saati e Dogali, plaudendo sinceramente alla patriottica dimostrazione di questo insigne Stabilimento, del degno suo Direttore generale e di quanti ne fanno parte:

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni	L. 5000.00
Tenente-Colonnello comm. F. B. Rognetta, direttore generale	» 500.00
Personale della Direzione generale in Terni	» 514.50
Personale della Acciaieria in Terni	» 1540.55
Personale della Fonderia in Terni	» 273.75
Personale delle Miniere in Terni, Spoleto e Valtrompia	» 950.34
Personale varii e delle Ferrovie in Terni	» 62.75
Totale	L. 8841.89

Aggiungiamo pure che il signor Alfred Krupp, proprietario della fabbrica d'acciaio in Essen (Prussia Renana), ha testè trasmesso al Sindaco di Genova la somma di lire seimila per essere distribuite alle vittime più bisognose dei terremoti recentemente avvenuti in Liguria.

Bilancie automatiche. — All'ingegnere inglese signor Everitt Persival venne in mente di trarre profitto dalla curiosità naturale nell'uomo di conoscere il proprio peso.

Per ottenere lo scopo, immaginò un perfezionamento delle bilancie a bilico, facendo sì che un individuo ponendosi sul ponte o piattaforma del bilico, ed introducendo una moneta in un foro appositamente praticato, leggesse sopra un quadrante il proprio peso.

Questa sua nuova applicazione incontrò immediatamente il favore del pubblico, e l'idea fu trovata tanto felice e tanto permanentemente proficua, che nei principali Stati d'Europa si costituirono Società importanti per esercitare queste nuove bilancie, a cui il pubblico affluisce come a qualsiasi altro uso abituale. Chi si pesa per passatempo, chi per curiosità, chi per constatare differenze, chi per convenienza e chi per imitazione; è un fatto che codeste bilancie costituiscono un cespite regolare d'incassi, la cui media è maggiore o minore secondo l'importanza numerica della popolazione.

La nuova applicazione dell'Everitt Persival si tradusse poi in varie foggie diverse. Nelle une si ha la semplice indicazione del peso col girare d'una sfera sopra un quadrante, in altre si ha il proprio peso impresso in un cartellino, in altre ancora apparisce la cifra del peso, senza quadrante apparente e senza sfera.

Queste bilancie che, come forma, rappresentano un mobile elegante, si collocano nei punti principali delle città, specialmente nei luoghi destinati a pubblico passeggio. A Londra si trovano a lato delle cassette postali, a Parigi in ogni angolo delle principali arterie e dei passaggi. In Germania sono più di mille le bilancie ad uso del pubblico.

Ma la migliore applicazione di esse, sia come comodità e vantaggio del pubblico, sia come cespite di lucro, è nelle stazioni ferroviarie, dove il movimento delle persone è più numeroso che altrove, dove il pubblico ogni giorno si cambia, dove sovente attende in ozio per un tempo relativamente lungo il momento della partenza, dove finalmente il pubblico è più disposto a spendere una piccola moneta pur di soddisfare una curiosità.

Dopo due anni di prova in Inghilterra, e più di un

anno di prova in Francia, si costituì anche in Italia una Società per applicarvi questo nuovo sistema di bilancie.

Ora la Società italiana funziona sotto prosperi auspici. Già a Torino, Genova, Milano, Venezia, Bologna, Firenze e in molte altre città secondarie le sue bilancie automatiche sono esposte al pubblico e confermano pienamente il loro successo ottenuto nelle altre nazioni. Fra breve saranno pure impiantate a Roma, a Napoli ed in Sicilia, e poi gradatamente verranno esposte in tutte le città minori, affinchè anche in Italia l'impianto sia generalizzato come altrove.

Ora sappiamo che la detta Società ha già attivato trattative colle nostre Amministrazioni ferroviarie, dove le bilancie automatiche saranno una nuova sorgente di lucro per le ferrovie, perchè, come ci consta, la Società delle bilancie rilascierà a quelle Amministrazioni una percentuale del 30 0[0 degli incassi, come fu stabilito in Francia ed in Inghilterra, ove presso le stazioni ferroviarie sono già da tempo adottate.

Dopo ciò noi riteniamo che anche le Società ferroviarie italiane accorderanno, nell'interesse comune, il permesso che vengano collocate nelle proprie stazioni coteste bilancie.

I treni merci in Inghilterra. — In una sua recente circolare agli azionisti delle ferrovie inglesi del *South Eastern*, sir E. Watkin ha richiamato l'attenzione sulla questione di dare ai treni merci una velocità pressappoco uguale a quella dei treni viaggiatori. Egli ha in seguito annunciato che il *South Eastern Company* rinnoverebbe i suoi veicoli in modo tale che ogni vagone sarebbe in grado di sopportare il massimo della velocità adottata su questa ferrovia. È evidente che non sarebbe possibile migliorare i vagoni merci esistenti, in modo che essi possano correre colla stessa velocità delle vetture viaggiatori, e che solo rinnovandoli si può modificare in questo senso il materiare rotabile. Avuto riguardo al crescente scambio di materiale nei punti d'unione delle ferrovie inglesi, sarebbe necessario che tutte le compagnie convertissero simultaneamente il loro materiale rotabile, poichè il grado di velocità di un treno diretto di merci sarebbe determinato dallo stato del veicolo che è meno in grado di sopportare una grande velocità. Secondo le ultime statistiche del Ministero del Commercio, il numero dei vagoni delle ferrovie del Regno-Unito che servono al trasporto di tutte le merci, ammontava:

In Inghilterra a	357,909
In Scozia a	92,794
In Irlanda a	13,437
Totale	464,140

Questo numero può essere calcolato ora, in cifra rotonda, a mezzo milione. Ammettendo che la durata di un simile materiale sia dai 18 ai 20 anni, occorrerebbe un egual spazio di tempo prima che l'adozione generale del principio fosse un fatto compiuto. Oltre a ciò, un periodo di dieci anni almeno sarebbe ancora necessario per poter avere una misura apprezzabile.

Impiego dell' acciaio nella costruzione delle travate metalliche. — Fin qui, dice la *Chronique Industrielle*, si sono costruite in Francia delle travate in ferro, facendo lavorare il metallo a 6 chilogr. al massimo per mm. q., tanto per compressione che per allungamento.

S'imponeva di più un limite di elasticità di 15 chilogrammi per mm. q. e di 25 chilogrammi per la resistenza alla rottura. Era naturale che si pensasse ad impiegare l'acciaio in condizioni e limiti analoghi di lavoro e di elasticità.

Al punto di vista dell'arte dell'ingegnere è di sommo interesse l'impiego di un metallo che, pur essendo più resistente del ferro, sia al pari di questo omogeneo; la quistione è già risoluta in altre parti d'Europa, ove l'acciaio ha già servito alla costruzione di ponti di grandi portate.

Vuolsi risolvere ora la stessa quistione in Francia. Il problema può, del resto, considerarsi come risoluto dalla artiglieria e dalla marina francese: l'omogeneità dell'acciaio fuso non può mettersi in dubbio, e il limite di elasticità che gli si richiede è di 22 chilogrammi per mm. q. di sezione trasversale.

Non vi è ragione per non estendere ai ponti metallici l'uso di un metallo molto dolce, elastico e caratterizzato dalle proprietà seguenti:

Limite di elasticità 24 chilogrammi per mm. q.;
Resistenza alla rottura 44 chilogrammi;
Allungamento massimo prima della rottura 24 0[0.

L'impiego dell'acciaio in tali condizioni è stato proposto in un progetto di ponte metallico a travata presentato al Consiglio dei ponti e strade.

Il progetto comprendeva due ponti: uno di 57 metri di portata effettiva, l'altro di 13 metri di luce per la linea da Tours a Sargé (Drompt, ingegnere-capo; Mazoyer, ingegnere).

Una decisione ministeriale del 3 ottobre 1885, su parere conforme del Consiglio dei ponti e strade, ha recentemente approvato il progetto e ne ha autorizzato l'appalto; essa consacra ufficialmente l'uso dell'acciaio nelle costruzioni civili come materiale atto a resistere egualmente bene alla compressione e alla trazione.

Un ponte ad arcate circolari, di cui i soli archi sono in acciaio, che perciò lavora solo a compressione, è già stato approvato, ed è in costruzione.

Il palazzo del Reichstag a Berlino. - Scrivesi da Berlino alla *Koelnische Zeitung* che saranno necessari ancora sette anni prima che il palazzo del Reichstag sia intieramente compiuto.

Fra breve ricominceranno i lavori interrotti durante l'inverno. La costruzione è così progredita che si vedono già i quattro grandi cortili, nonchè la galleria d'ingresso lunga 35 metri e larga 28.

La grande sala per le sedute del Parlamento tedesco potrà contenere comodamente i 397 deputati; essa avrà una larghezza di 28 metri, una profondità di 22, ed una altezza di 13. Il palazzo del Reichstag conterrà inoltre i locali pel ristorante, i gabinetti di lettura, le sale per scrivere; la grande biblioteca è verso est, colle finestre sulla Reichstagstrasse, parecchie stanze pel Bundesrat, pel Gran Cancelliere e pel presidente del Reichstag.

Le mura sembrano ciclopiche in causa della loro grossezza; quelle che circondano la grande sala delle sedute hanno uno spessore di quattro metri, destinate come sono a sostenere l'enorme peso della grande cupola. Sino ad ora il palazzo ha raggiunto un'altezza di 11 metri; restano ancora da costruirsi metri 12 e 1[2 per raggiungere l'altezza stabilita di metri 23 e 1[2. L'altezza intera del fabbricato sarà di metri 72.

Questo grandioso palazzo viene costruito dall'architetto Wallot, il quale riceve in premio uno stipendio annuo di 30 mila marchi, oltre un premio di 120 mila marchi ad opera compiuta.

Il palazzo di giustizia a Lipsia. — Al concorso aperto per il nuovo palazzo del tribunale dell'impero a Lipsia hanno preso parte 119 architetti. Il giurì ha giudicato migliore il piano presentato dagli architetti Hoffman e Dybwad. Le spese di costruzione sono calcolate a sei milioni di marchi, ossia a 7,500,000 lire.

I lavori incominceranno nella corrente primavera e ci vorranno non meno forse di sei a sette anni prima che questo grandioso palazzo sia compiuto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 16 aprile 1887:

Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 789
»	»	Mediterranee	» 609
»	»	Sicule	» 610
»	»	Sarde (preferenza)	» 290
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 415
»	»	Gottardo	» —

Buoni Ferrovie Meridionali			L. 553
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 304
»	»	Monte Cenere	» —
»	»	Novara-Seregno	» 258
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319
»	»	» 2ª emiss.	» 320
»	»	Centrale Toscana	» 538
»	»	Meridionali	» 326
»	»	Sarde, serie *A*	» 323
»	»	» serie *B*	» 326,50
»	»	» 1879	» 325
»	»	Pontebba	» 486
»	»	Nord-Milano	» 282
»	»	Meridionali Austriache	» 309,50

CONVOCAZIONI.

Società anonima della Strada ferrata Vigevano-Milano. — Assemblea generale ordinaria pel 7 maggio p. v., ore 12 merid., nel locale di residenza dell'Amministrazione sociale in Milano.

Società Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice. — Assemblea generale ordinaria pel 3 maggio p. v., ore 1 pom., nel locale della Borsa in Torino.

Società anonima per la Ferrovia d'Ivrea. — Assemblea generale ordinaria pel 17 maggio p. v., ore 1 pom., presso la sede della Società in Torino.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Genova (19 aprile, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per l'apertura di diverse strade di circuizione allo Spedale di S. Andrea, nella regione di Carignano, per la somma di L. 750,000. Deposito L. 75,000; deposito per spese L. 5,000. Fatali a giorni 8.

Direzione del Genio militare di Firenze (21 aprile, ore 11 antimeridiane, unica e definitiva). — Appalto per la costruzione di una tettoia in muratura per ricovero di carreggio del 7° reggimento artiglieria in Pisa. Importo L. 72,000. Deposito L. 7,200. Lavori compiuti in giorni 360.

Amministrazione provinciale Parmense (23 aprile, ore 11 antim., definitiva). — Appalto per la costruzione di 510 metri lineari di muro, in continuazione del tratto già eretto, nel torrente Parma a difesa della sponda franosa e sovrastante tratto della strada provinciale di Vanghirano, dalla Capanna Manini alla Casetta Fornari. Importo ridotto L. 74,100 (V. N. 10 del *Monitore*).

Municipio di Roma (25 aprile, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto per i lavori occorrenti all'apertura e alla costruzione del viale Sud della passeggiata Flaminia con imbocco sulla via omonima fino alla località del tiro a segno nei prati di Acquacetosa. — Importo L. 250,000. Lavoro compiuto in 8 mesi. Deposito L. 20,000; deposito per spese L. 2,500. Fatali 12 maggio, ore 11 antim.

Comune di Bardi (25 aprile, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti, eccettuate quelle in ferro, per la costruzione del 3° tronco della strada obbligatoria che staccandosi dall'interprovinciale numero 189, vicino all'abitato dei Raffi, arriva al confine di Boccolo di Tassi (m. 2363.77). Importo L. 94,853.71. Lavori ultimati entro il 1888. Cauzione provvisoria L. 3,500. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e prefettura di Potenza (25 aprile, ore 12 m., fatali). — Appalto delle spese e provviste occorrenti alla costruzione del terzo tronco della variante al quarto tratto Latronico Maredacqua della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra l'origine della comunale obbligatoria di Episcopia ed il quarto ponticello di Maredacqua (m. 5,952.72) provvisoriamente deliberato per L. 330,912.90 (V. N. 12 del *Monitore*).

Prefettura della provincia di Belluno (26 aprile, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto del lavoro per la costruzione di un'opera arginale sulla destra del fiume torrente Piave a difesa della strada nazionale d'Alemagna n. 9 di classifica e del ponte sul torrente Tovanella nella località alla progressiva 32,533.50. Importo L. 58,000. Lavori ultimati in mesi 8. Cauzione provvisoria L. 3,000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15; deposito per spese L. 1,450.

Comune di Parma (27 aprile, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Appalto di lavori stradali straordinari che dovranno essere ultimati nel termine di 150 giorni. Importo L. 57,506.15. Cauzione L. 5,000; deposito per spese L. 500. Aggiudicazione anche con un solo offerente.

Direzione straordinaria del Genio militare per la Regia Marina in Venezia (28 aprile, ore 2 pom., unica e definitiva). — Lavori di manutenzione e di miglioramento nei fabbricati della R. Marina in Venezia e sue dipendenze durante il triennio dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1890. Importo annuo L. 150,000. Deposito L. 15,000. Deposito per spese L. 2,000. Offerte pure a tutte le Direzioni territoriali, Comandi locali e sezioni del Genio militare.

Prefettura della provincia di Torino (29 aprile, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione di un tratto della strada nazionale n. 23 dal Piccolo S. Bernardo, compreso tra l'abitato di Villeneuve e la località detta Plan-de-Champagne tra i chilom. 9,965 e 11,235 (m. 950.62). Importo L. 96,100. Cauzione provvisoria L. 4,000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Prefettura della provincia di Padova (2 maggio, ore 10 antim., unica e definitiva). — Appalto del lavoro di rialzo, ed ingrosso dell'argine sinistro del canale di Pontelongo da Brenta dell'Abbà al confine colla provincia di Venezia, sezione 5ª del circondario idraulico di Padova. Importo L. 36,770. Cauzione provvisoria L. 200; definitiva il decimo; deposito per spese L. 550. Lavoro ultimato in 150 giorni.

Municipio di Chioggia (2 maggio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un fabbricato ad uso scuole comunali da erigersi in Chioggia, Campo Madonna. Importo L. 66,016.07. Deposito L. 6,600; deposito per spese L. 700.

R. Prefettura della Provincia di Padova (4 maggio, ore 10 antimeridiane, unica e definitiva). — Appalto del lavoro di rialzo, ingrosso ed imbancamento dell'argine sinistro del canale Restara da m. 70, inferiormente al sostegno omonimo, e pella continuata estesa di m. 2331 per l'argine e di m. 2062.70 per la banca, sezione 4ª del circondario idraulico di Este. Importo L. 26,090. Lavori compiuti in 70 giorni. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva il decimo; deposito per spese L. 450.

Consorzio stradale Conegliano-Tarzo-Lago in Tarzo (9 maggio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto della costruzione degli ultimi due tronchi della strada comunale consorziale obbligatoria Conegliano-Tarzo-Lago. Importo complessivo L. 123,919.17, delle quali L. 29,328.61 pel primo e L. 94,590.61 pel secondo. Lavori ultimati entro l'anno 1889. Cauzione L. 12,400; deposito per spese L. 500.

Aggiudicazioni definitive.

L'impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un gran Ponte metallico con fondazioni all'aria compressa sul Tevere ad Orte, per conto dell'onorevole Ministero dei Lavori Pubblici.

Municipio di Voghera. — L'appalto per la costruzione di un edifizio scolastico nell'asta del 4 aprile a Voghera fu aggiudicato al signor Righini Antonio, domiciliato a Milano per la somma di L. 256,397.58 (V. N. 12 del *Monitore*).

Città di Vetralla. — L'appalto dei lavori di complemento delle pubbliche fogne nell'asta del 4 aprile a Vetralla fu aggiudicato al signor Grazzini Quarto, domiciliato a Viterbo, per la somma di L. 11,186.03 (V. N. 8 e 13 del *Monitore*).

Prefettura di Rovigo. — L'appalto dei lavori di difesa frontale a due tratte saltuarie dell'argine sinistro del Po di Venezia nella località argine II Bettinella e Tiepolo inferiore in comune di Loreo, nell'asta del 6 aprile fu aggiudicato al signor Perbini Giacomo, domiciliato a Ferrara per la somma di L. 52,639.82 (Vedi N. 13 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del 1° dipartimento marittimo. — L'appalto per la fornitura di oggetti di metallo fusi o fucinati, greggi lavorati e misti durante gli anni 1887 e 1888, fu aggiudicato ai signori fratelli Gambaro, domiciliati a Pisa e Livorno, col ribasso del 22.25 0[0 su L. 200,000 (V. N. 13 del *Monitore*).

Idem. — L'appalto per la fornitura di tubi di rame e oggetti di bronzo e di ferro greggi, nell'asta del 4 aprile a Spezia fu aggiudicato alla Ditta C. Cravero di Genova col ribasso del 39.25 0[0 su L. 250,000 (V. N. 12 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

9ª Decade — Dal 21 al 31 marzo 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	1.099.369 54	63.800 53	285.905 34	1.499.300 83	31.195 54	2.979.571 78	4.006 00	743 77
1886	1.096.445 98	60.505 72	264.147 07	1.461.278 12	29.349 38	2.911.726 27	4.006 00	726 84
Differenze nel 1887	+ 2.923 56	+ 3.294 81	+ 21.758 27	+ 38.022 71	+ 1.846 16	+ 67.845 51	»	+ 16 93
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	7.213.052 18	352.508 80	2.430.105 51	10.704.143 42	273.271 63	20.973.081 54	4.006 00	5.235 42
1886	6.749.136 81	324.785 00	2.026.588 57	10.319.363 77	307.212 71	19.727.086 86	4.006 00	4.924 38
Differenze nel 1887	+ 463.915 37	+ 27.723 80	+ 403.516 94	+ 384.779 65	— 33.941 08	+ 1.245.994 68	»	+ 311 04
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	33.851 70	588 85	4.127 80	17.225 05	940 65	56.734 05	704 00	80 59
1886	22.050 15	446 63	1.535 45	11.115 24	871 95	36.019 42	439 27	82 00
Differenze nel 1887	+ 11.801 55	+ 142 22	+ 2.592 35	+ 6.109 81	+ 68 70	+ 20.714 63	+ 264 73	— 1 41
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	245.380 79	5.677 42	33.041 10	152.619 75	7.888 32	444.607 38	702 40	632 98
1886	155.315 40	2.688 81	11.751 77	74.587 11	5.549 33	249.892 42	424 11	589 22
Differenze nel 1887	+ 90.065 39	+ 2.988 61	+ 21.289 33	+ 78.032 64	+ 2.338 99	+ 194.714 96	+ 278 29	+ 43 76

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1887	1886	*Differenze* nel 1887	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1887	1886	*Differenze* nel 1887
Viaggiatori	1.977 60	2.393 50	— 415 90	14.066 15	14.096 90	— 30 75
Merci	654 35	643 75	+ 10 60	6.188 57	5.807 55	+ 381 02
Introiti diversi	131 55	»	+ 131 55	992 30	»	+ 992 30
Totali	2.763 50	3.037 25	— 273 75	21.247 02	19.904 45	+ 1.342 57

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 1° al 10 Aprile 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	4.478 10	14.632 70	1.288 75	3.488 15	921 65	3.221 40	1.687 05	3.842 45	5.951 75	1.880 35	546 75
Bagagli	50 95	281 15	30 20	26 95	6 10	72 55	2 20	10 95	46 60	20 35	10 70
Merci Gr. Velocità	484 65	1.072 55	144 95	429 40	184 10	270 25	16 75	52 85	176 10	91 00	—
Id. Picc. Vel. Acc.	25 65	1.014 35	—	13 70	—	82 85	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	2.832 10	4.335 80	850 95	3.678 95	1.515 90	1.425 30	238 70	518 55	4.344 00	244 85	—
Totali	7.871 45	21.336 55	2.264 85	7.637 15	2.627 75	5.072 35	1.944 70	4.424 80	10.518 45	2.236 55	557 45

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 21 al 31 Marzo 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1887	79.299 54	822 35	12.864 60	143.897 07	2.768 53	239.652 09
1886	119.472 76	3.007 65	8.718 60	121.972 38	2.966 05	256.137 44
Differenze	— 40.173 22	— 2.185 30	+ 4.146 00	+ 21.924 69	— 197 52	— 16.485 35
			Dal 1° Luglio 1886 al 31 Marzo 1887.			
1886-87	2.981.437 33	64.309 10	318.758 36	3.013.106 56	59.034 42	6.436.645 77
1885-86	2.620.951 45	59.269 84	277.651 67	2.956.874 54	57.878 42	5.972.625 92
Differenze	+ 360.485 88	+ 5.039 26	+ 41.106 69	+ 56.232 02	+ 1.156 00	+ 464.019 85

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX — Sabato, 23 Aprile 1887 — NUM. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Al riaprirsi delle tornate parlamentari, il nuovo Ministro dei lavori pubblici, onorevole senatore Saracco, ha presentato alla Camera, nella seduta di lunedì scorso, un progetto concernente le costruzioni ferroviarie.

In attesa che il detto progetto venga stampato e distribuito, per poterlo riprodurre integralmente nelle nostre colonne, crediamo far cosa grata ai lettori di accennarne per sommi capi le disposizioni principali.

Il disegno di legge si compone di cinque articoli, ciascuno dei quali riguarda un punto diverso della questione ferroviaria che fatalmente dopo le Convenzioni si presenta più intricata di prima.

Non poche delle linee ferroviarie deliberate colla legge *omnibus* del 1879 hanno condotto ad una spesa effettiva di gran lunga superiore a quella prevista. Per le disposizioni della legge del 1882 le somme che, in ordine alli stanziamenti di bilancio rimanevano disponibili nell'anno per alcune linee poterono adoperarsi per le altre salvo a compensare negli anni successivi i fondi stanziati per le diverse linee. Questo sistema stabilito dalla legge del 1882 non avrebbe evidentemente dato luogo ad inconvenienti se nell'insieme le spese occorse per l'esecuzione delle linee stabilite in un certo numero di anni, non avessero di molto superate le somme stanziate dalla legge per i medesimi anni, ma questa condizione essenziale per il regolare svolgimento delle leggi 1879 e 1882, come si è detto, non si è verificata, e per sole 19 linee di cui le contabilità sono presso che liquidate, la eccedenza delle spese occorse sulle somme previste per legge raggiungerà — così lo ritiene il ministro — la ingente somma di cento vent' uno milione, corrispondente a circa il doppio della spesa prevista.

Allo stanziamento di questa somma provveggono appunto i primi articoli della legge presentata dall'onorevole Saracco.

Se non che è chiaro come la somma suddetta possa considerarsi divisa in due: una che è rappresentata dai crediti ancora esistenti delle Imprese e Società costruttrici, l'altra dalle somme pagate in forza della legge del 1882 per conto di linee considerate nella nuova legge, ma che erano stanziate per altre e che appunto per eccesso delle spese verificate non vennero e non verranno reintegrate negli anni successivi a quelli in cui vennero adoperate. Laonde la somma dei 121 milioni è destinata in parte a pagare i debiti creati per le 19 linee già costruite, ed in parte a reintegrare i fondi necessari per la esecuzione e continuazione delle altre linee previste dalla legge del 1879.

Per questo il Ministro propone di iscrivere un nuovo stanziamento nel bilancio in corso della somma di 52 milioni da adoperarsi nella massima parte al pagamento dei debiti dello Stato.

Gli altri 69 milioni dovrebbero essere distribuiti in quattro bilanci: 20 milioni annui nei primi tre, 9 milioni nel quarto. Così per il bilancio in corso la somma da ricavarsi coll'emissione di obbligazioni ferroviarie si eleverebbe da 102 a 154 milioni, e per gli anni successivi monterebbe a 122 milioni nei primi tre e a 111 nel quarto.

Gli articoli che seguono nel disegno di legge sono destinati a regolarizzare la posizione, diremo così giuridica, di alcune linee ferroviarie fra le quali figura la direttissima Roma-Napoli, e di stabilire lo stanziamento dei fondi necessari per la loro esecuzione.

Il penultimo articolo accenna ad un ritorno verso idee buone e sane in fatto di costruzioni ferroviarie. Esiste come è noto la legge proposta dall'onorevole Sella per la quale lo Stato concede un sussidio annuo di lire mille al chilometro per un certo numero di anni a chi assuma la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia riconosciuta di pubblica utilità. Questa legge non ebbe effetti notevoli primieramente perchè il sussidio chilometrico era scarso, e poi perchè è venuto il periodo delle *bombe* ferroviarie.

Tornava infatti più il conto di far costruire dallo Stato anche le ferrovie di dubbia importanza, impegnandosi a concorrere nella spesa, di quello che assumerne a proprio rischio e solamente con un piccolo sussidio chilometrico, la costruzione e l'esercizio.

Per la legge ora proposta il Governo avrebbe facoltà di accordare per un periodo d'anni più esteso di quello attualmente consentito, alle condizioni delle leggi esistenti, un sussidio chilometrico che potrebbe raggiungere lire tre mila all'anno per la costruzione ed esercizio delle linee ferroviarie delle quali venisse chiesta la concessione.

La legge non dice per altro se il Governo abbia stipulato patti speciali colle Società ferroviarie per l'esercizio della nuova rete ferroviaria che così verrebbe a crearsi e nemmeno si rileva se per questa via abbia in animo l'onorevole Ministro dei lavori pubblici di risolvere il problema creato colla disposizione di legge per la concessione dei famosi mille chilometri di quarta categoria, problema di cui, come presidente della Commissione incaricata di proporre le linee, deve avere apprezzato la importanza e la gravità.

In fine, coll'ultimo articolo la legge imporrebbe al Governo l'obbligo di presentare entro l'anno un disegno di legge inteso a modificare sostanzialmente la legislazione esistente per le costruzioni ferroviarie. Per la nuova legge gli stanziamenti di tutte le linee ferroviarie da costruirsi dovrebbero inserirsi in bilancio in tanti capitoli separati e distinti, come distinta e separata sarebbe la distribuzione della spesa occorrente per ciascuna linea nei bilanci successivi fino all'esaurimento della spesa medesima.

Queste crediamo siano le disposizioni principali della legge che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera, e come si vede nella massima parte destinate a provvedere ai bisogni più urgenti dell'Amministrazione.

Cronaca parlamentare ferroviaria

Nella tornata del 21 corr. della Camera dei Deputati vennero svolte le interrogazioni, precedentemente presentate, all'on. Ministro dei Lavori Pubblici sopra alcune linee in via di costruzione. Ne diamo il resoconto, quale fu sommariamente redatto dalla Presidenza della Camera.

Arcoleo svolge una sua interrogazione relativa alla costruzione della strada ferrata Valsavoia-Caltagirone.

Saracco (Ministro dei Lavori Pubblici) risponde che le aste rimasero deserte; e fatta quindi la revisione degli studii, è risultato che la spesa prevista dovette esser raddoppiata. Provvederà quindi che si aprano le aste in relazione almeno al primo tronco. Riguardo al secondo tronco terrà pronti i capitolati per bandire le aste appena che il bilancio lo permetta.

Arcoleo è convinto che una volta che il Ministro fa procedere all'appalto del primo tronco, vorrà anche sollecitare il compimento dell'intera linea per renderla rimunerativa. In questo senso si dichiarerà soddisfatto.

Saracco conferma che non può prendere impegni assoluti, altro che pel primo tronco. Conviene prendere impegni positivi e con uguale stregua per tutti. (Benissimo!).

Arcoleo insiste, negando l'utilità dell'appalto di un solo tronco.

Cucchi F. svolge la sua interrogazione sulla costruzione della linea Lecco-Colico. Accenna alle disposizioni legislative riguardo a questa linea, per le quali essa avrebbe dovuto essere aperta all'esercizio dentro l'anno corrente. Invece non ne sono stati neppure approvati definitivamente gli studii.

Nota che nei capoluoghi di provincia, non congiunti direttamente alle nostre reti, non rimane che Sondrio. Quella provincia, adunque, attende dal Governo un atto di riparazione e di giustizia.

Saracco risponde che forse per nessuna linea si è trovata tanta differenza di preventivi come per questa. Di più, si sono avuti ostacoli assai gravi nello stabilire i criteri di riparto pel contributo; per modo che la parte assicurata dello Stato si riconobbe totalmente insufficiente a cominciare e condurre efficacemente i lavori.

Si venne a nuovi studii e si riconobbe che si sarebbero potute far economie sul tracciato; ed in seguito a questi si sta esaminando, avvalendesi delle indagini di un ispettore, come si possa provvedere. La somma già stanziata, è stata spesa a beneficio di altre linee (commenti), ed ora egli propone di reintegrarla; ma il Ministero si riserva di verificare lo stato delle cose e di fare a novembre proposte concrete e complete circa il costo effettivo di questa, come di tutte le altre linee, lasciando alla Camera di stabilire il modo per far fronte a tutte queste spese.

Cucchi F. sostiene che la linea in questione ha un diritto di preferenza.

Confida che il Ministro provvederà con la legge che intende presentare.

Di Sant'Onofrio svolge la sua interrogazione sulla ferrovia Messina-Cerda. Premette che dalla parte di Messina si trovano già appaltati due tronchi, e quelli successivi sono stati già approvati da lunghissimo tempo. La estremità però dei due tronchi appaltati, muovendo da Messina, si trova in aperta campagna, mentre prolungandoli soltanto di circa quindici chilometri in perfetta pianura si incontrerebbero i centri popolosi di Milazzo e Barcellona.

Confida che l'onorevole Ministro manterrà gli impegni presi dal suo predecessore, e che farà procedere alacremente i lavori sui tronchi appaltati, e farà appaltare l'altro S. Filippo-Barcellona.

Saracco risponde che quei tronchi saranno certamente ultimati nel corso dell'anno. Per l'altro tronco S. Filippo-Barcellona egli mantiene non solo l'impegno del suo predecessore, ma procede anche a prendere i provvedimenti relativi.

Di Sant'Onofrio ringrazia.

Il Presidente comunica altre domande d'interrogazione al Ministro dei lavori pubblici dell'onorevole Odescalchi sulla frequenza degli scontri ferroviari; una dell'onorevole Falconi e Cardarelli sui ritardi nella costruzione della ferrovia Caianello-Isernia, ed una del deputato Fazio sui ritardi nella costruzione della linea Isernia-Campobasso.

Saracco risponderà in occasione della discussione dei provvedimenti per le costruzioni ferroviarie.

Odescalchi non sa qual nesso vi sia fra questi provvedimenti e la sua interrogazione.

Il Presidente risponde che sarà ulteriormente determinato il giorno delle suddette interrogazioni.

Garibaldi domanda i propositi del Governo circa la linea Velletri-Terracina, per la quale da lungo tempo si sono fatti gli studi.

Saracco risponde che di contro ai preventivi fatti non

si hanno le somme disponibili. Per questa linea non si ha che una quarta parte circa della somma necessaria e conviene assicurarsi prima l'intero contributo. (Bene !).

Garibaldi ritiene che sia incorso errore nei calcoli del preventivo che dev'essere di gran lunga minore di quello che risulta dalla proposta di appalto. Afferma poi che si devono mantenere gli impegni presi con quelle popolazioni.

Saracco mantiene l'esattezza dei preventivi, comunicatigli dagli uffici tecnici.

Garibaldi è dolente di non potersi dichiarare soddisfatto.

Del Balzo, circa la ferrovia Avellino-Benevento, accenna allo stato dei lavori, i quali nello scorso anno procedettero lentissimamente e durante quest'anno furono interamente sospesi. Di questa sospensione si è data ragione con la presentazione d'una variante, ma non si sono ancora eseguiti per questa gli studi necessari. Esorta quindi il Ministro che si proceda senz' altro alla costruzione completa della linea; tanto più che per una recente ispezione si sa che la linea potrebbe essere compiuta nei termini di spesa determinati per contratto, e solo con una più favorevole interpretazione del termine di tempo assegnato.

Saracco assicura l'onorevole Del Balzo che quei tronchi saranno indubbiamente terminati nel periodo stabilito per contratto. Ed a questo proposito afferma che non recederà mai dall'esigere la completa esecuzione degl'impegni presi dagli appaltatori.

Del Balzo ringrazia il Ministro, e spera ch'egli si convincerà che si è data finora una interpretazione troppo restrittiva al capitolato ritardando il pagamento dei lavori.

Saracco esaminerà la questione.

L'INAUGURAZIONE DELLE PRIME FERROVIE IN FRANCIA. SUA VERA DATA

Crediamo utile di pubblicare la seguente nota, letta dal signor Léon Aucoc, Membro dell'Istituto di Francia, nella seduta del 12 febbraio 1887 dell'Accademia delle Scienze Morali e Politiche, sulla storia dello sviluppo delle ferrovie in Francia, dalla loro origine.

« Si vuole attualmente celebrare, nel 1887, il cinquantenario dell'inaugurazione delle ferrovie in Francia. Questo è un grave errore storico. Gli uomini competenti l'hanno segnalato, ma questo errore sembrò loro così evidente, che essi non credettero necessario di dare dei dettagli. Crediamo utile di chiamare su questo punto l'attenzione dell'Accademia.

« Quando si ha interesse di rendere giustizia all'iniziativa dell'industria francese in materia di ferrovie, e di conservare intatta questa parte dell'onore nazionale, non si può lasciar dire che fu soltanto nel 1837 che venne per la prima volta inaugurata in Francia, tra Parigi e Saint-Germain, una ferrovia che trasportava merci e viaggiatori con una macchina.

« Pretendere di celebrare nel 1887 il cinquantenario delle ferrovie francesi, è voler disconoscere la storia, voler abbassare la bandiera francese davanti a molte nazioni che noi abbiamo precedute o eguagliate. È questo adunque un atto di patriottismo ?

« Ecco i fatti, secondo i documenti ufficiali pubblicati dal Ministero dei lavori pubblici :

« La concessione della ferrovia da Saint-Étienne alla Loira (Andrézieux) data dal 26 febbraio 1823, quella della ferrovia da Saint-Étienne a Lione data dal 7 giugno 1826, quella della ferrovia da Andrézieux a Roanne data dal 27 agosto 1828, quella della ferrovia da Épinac al canale di Borgogna data dal 7 aprile 1830. Tutte queste concessioni erano state fatte a perpetuità con decreti reali. Viene in seguito la concessione della ferrovia da Alais a Beaucaire, primo tipo di ferrovia concessa temporariamente, la quale venne autorizzata con la legge del 29 giugno 1833. La ferrovia da Parigi a Saint-Germain (Le Pecq) venne concessa la sesta da una legge del 9 luglio 1835.

« Consideriamo ora dal punto di vista dell'apertura all'esercizio. La ferrovia da Saint-Étienne a Andrézieux venne aperta il 1° ottobre 1828; si contavano 23 chilometri di lunghezza. La ferrovia da Saint-Étienne a Lione è stata inaugurata in parte il 1° ottobre 1830, per 15 chilometri di lunghezza, da Rive-de-Gier a Givors; l'esercizio dei tronchi da Givors a Lione e da Rive-de-Gier a Saint-Étienne cominciò il 1° aprile 1832 e il 1° aprile 1833. A quest' ultima data la linea era completamente ultimata; la sua lunghezza era di 57 chilom. La ferrovia da Saint-Étienne a Roanne, che era di 67 chilom., venne aperta il 5 febbraio 1834. Quella da Épinac al canale di Borgogna (27 chilom.) lo fu nel 1835. La ferrovia da Parigi a Saint-Germain, che era allora di 27 chilom., non venne inaugurata che il 26 agosto 1837.

« Aggiungiamo che le spese effettuate per le ferrovie alla fine dell'anno 1834, prima della concessione della ferrovia di Saint-Germain, ammontavano a circa 21 milioni di franchi.

« Le prime ferrovie erano esclusivamente destinate, è vero, secondo il capitolato d'oneri, al trasporto di merci e la trazione si faceva prima a cavalli, o con macchine fisse. Ma il trasporto dei viaggiatori, sulla linea da Saint-Étienne a Lione, è stato organizzato nel mese di luglio 1832; nel 1836, il numero dei viaggiatori trasportati su questa linea oltrepassò i 170,000. Infine, alla stessa epoca nel luglio 1832, Marc Séguin, che aveva preso nel febbraio 1828 un brevetto di invenzione per la caldaia tubulare, ha introdotto per la prima volta, sulla parte di ferrovia da Saint-Étienne a Lione, dove le pendenze lo permettevano, il motore che completa le ferrovie e che dà ad esse il loro vero carattere : la locomotiva.

« Importa qui ricordare l'epoca nella quale ciascuno dei paesi d'Europa ha cominciato ad esercitare le ferrovie.

« Nel 1825 si videro, per la prima volta, in Inghilterra dei viaggiatori con merci circolare in ferrovia, trainati da una locomotiva, che in quell'epoca non camminava neppure al pari dei buoni cavalli.

« A partire dall'anno 1828 l'Inghilterra non è più il solo paese in cui queste nuove linee di comunicazione vennero create. Nei 215 chilom. aperti all'esercizio, a quest'epoca, la Francia figura per 18 chilom.; l'Austria per 30; il resto appartiene all'Inghilterra. Nel 1829 ebbe luogo il famoso concorso, nel quale Giorgio Stephenson ha presentato, per la ferrovia da Liverpool a Manchester, il tipo della vera locomotiva, potente in grazia della caldaia tubulare. Si sostenne in Inghilterra che Stephenson non aveva conosciuto il brevetto d'invenzione preso nel febbraio 1828 da Marco Seguin ; ma la precedenza del brevetto non può essere negata. È nel 1832 che la locomotiva fu impiegata in Francia. Nel 1835, sopra un totale

di 868 chilom., l'Inghilterra ne ha 461, la Francia 142, l'Austria 245 ed il Belgio 20. Nel 1836 la Baviera comincia ad esercitare 7 chilometri. Nel 1837 la Sassonia ne esercita 40. Nel 1838 la Prussia e la Russia ne esercitano l'una 26 chilom., l'altra 28; i Principati e le Città Libere della Germania ne esercitano 25. Nel 1839 il regno di Napoli ne apre 42. Nel 1840 il granducato di Baden ne esercita 18. Nel 1844 la Toscana ne esercita 93. Nel 1848 l'Olanda ne apre 83 e il regno di Sardegna 80. Nel 1849 28 nuovi chilometri sono aperti in Spagna, 32 in Danimarca, 27 in Svizzera. La Svezia e la Norvegia non cominciarono che nel 1852 e il Portogallo nel 1854. Gli Stati Pontificii, la Turchia, la Grecia, la Rumania sono venute in seguito.

« Quanto agli Stati-Uniti d'America, fu nel 1830 che vi venne aperta una ferrovia di 24 chilom., la quale è stata esercitata a cavalli fino al 1831. Nel 1832 soltanto l'uso della locomitiva cominciò a generalizzarsi in questo paese.

« Questa è la verità. Essa fa onore alla Francia, che non fu preceduta che dall'Inghilterra, e di pochi anni ».

TARIFFE FERROVIARIE

(*Cont. — V. Num. 16*).

C

AGGIUNTE E VARIANTI NELLE TARIFFE LOCALI.

26. *Società proponente.* — Mediterranea, 7 settembre 1886.

Oggetto della proposta. — Nuova tariffa locale N. 501 a p. v. accelerata, comune alle due reti continentali, valevole pei trasporti di bestiame ovino ed equino da Grosseto a Pontassieve ed a Rignano o viceversa, colle seguenti basi di prezzo:

Bestiame ovino: Vagoni a due piani, L. 0.3570 per carro-chilometro.

Id. id. ordinari fino a 10 tonnellate, L. 0.255 per carro-chilometro.

Id. id. ordinari da 12 tonnellate, L. 0.306 per carro-chilometro.

Bestiame equino: indistintamente L. 0.3570.

Approvato con decreto 15 ottobre 1886, N. $\frac{46931}{2927}$

Effetti pastorizi, L. 0.357 senza distinzione di portata del vagone da adoperarsi.

Custodi o pastori e loro famiglie che prendono posto nei vagoni ordinari del bestiame e degli effetti pastorizi: Tariffa dei viaggiatori di terza classe ridotte del 75 0|0.

Cani da guardia: trasporto gratuito purchè rinchiusi negli stessi vagoni degli armenti.

Approvato con lettera 21 ottobre 1886, N. $\frac{54412}{3441}$

27. *Id.* Mediterranea, 13 ottobre 1886.

Id. Applicazione provvisoria di una tariffa locale temporanea a p. v. accelerata pel trasporto di agrumi dalla Calabria e in destinazione di Roma ed oltre, ed anche in transito per l'estero, con prezzi corrispondenti in media a quelli delle tariffe speciali n. 50 e 55 a p. v. accelerata, concernente la prima il trasporto delle derrate alimentari in servizio interno italiano, e l'altra l'esportazione dallo Stato delle stesse derrate, ribassati progressivamente tali prezzi in ragione delle distanze, e così nella misura seguente:

del 5 per cento a . . . . Km. 600
del 6 » da 601 a » 700
del 7 » da 701 a » 800
dell' 8 » da 801 a » 900
del 9 » da 901 a » 1000
del 10 » oltre i » 1000

Approvato con lettera 12 novembre 1886, N. $\frac{58564}{3677}$

28. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e Sicula, 31 ottobre 1886.

Id. Tariffa locale n. 601 p. v. comune alle due reti continentali e a quella Sicula, da applicarsi in via di esperimento alle spedizioni, sia senza vincolo di peso, sia col vincolo di un peso minimo di 8 tonnellate per carro, alle lastre di vetro per finestre in casse delle fabbriche nazionali di Poggio Mirteto, Sadenghe sul Garda, Garessio, Pisa, Intra, Porto Valtravaglia, Livorno (Toscana), Ravenna, Firenze, Murano, S. Giovanni Lupatolo (Verona), Palermo e Palermo porto.

Approvato con decreto 25 novembre 1886, N. $\frac{58064}{3643}$

29. *Id* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica, 21 ottobre 1886.

Id. Tariffa locale n. 226 p. v. comune alle due reti continentali, da applicarsi in via di esperimento e per la durata di un anno ai trasporti di pasta di legno a vagone carico di almeno 7 tonnellate, in partenza da Arona e provenienti da Ponte Santino sul Lago Maggiore.

Approvato con decreto 25 novembre 1886, N. $\frac{55365}{3500}$

30. *Id.* Mediterranea, 26 ottobre 1886.

Id. Modificazioni ed aggiunte alla tariffa locale n. 410 p. v. consistenti le prime nello ammettere un carico di 10,000 chilogrammi per vagone o pagante per tale peso invece della condizione prima stabilita che si dovesse pagare per la portata del vagone, e riguardanti le seconde la estensione della tariffa medesima alle stazioni di Vercelli e Borgosesia.

Approvato con decreto 30 novembre 1886, N. $\frac{57880}{3586}$

31. *Id.* Mediterranea d'accordo colla Adriatica, 2 dicembre 1886.

Id. Estensione della tariffa locale n. 222 p. v. ai trasporti delle piriti diretti alla Bovisa e destinati allo stabilimento della ditta Candiani e Biffi.

Approvato con lettera 11 dicembre 1886, N. $\frac{63996}{4014}$

32. *Id.* Adriatica d'accordo colla Mediterranea, 24 novembre 1886.

Id. Istituzione di una nuova tariffa locale temporanea a p. v. accelerata comune alle due reti continentali pei trasporti di fichi secchi in partenza da stazioni mediterranee e adriatiche e diretti a stazioni delle due reti ed anche all'estero con carteggio da ferrovia a ferrovia pei transiti di Cormons, Pontebba, Peri, Chiasso, Pino, Modane e Ventimiglia, ed applicabile con effetto retroattivo dal 25 settembre 1886 e fino al 31 marzo 1887.

Approvato con decreto 24 dicembre 1886, N. $\frac{62075}{3878}$

33. *Id.* Mediterranea d'accordo colla Adriatica, 15 dicembre 1886.

Id. Estensione alla stazione di Ferrara della tariffa locale n. 601 p. v. pel trasporto delle lastre di vetro.

Approvato con lettera 25 dicembre 1886, N. $\frac{66318}{4157}$

D

CONCESSIONI SPECIALI.

58. *Società proponenti.* — Adriatica, in data 23 giugno 1886.

Oggetto della proposta. — Proroga dal 1° luglio a tutto l'anno 1886 di varie concessioni speciali per trasporti di merci in transito.

Approvato con lettera 27 giugno 1886, N. $\frac{30274}{1916}$

59. *Id.* Mediterranea, 24 giugno 1886.

Id. Uguale proroga per le concessioni riflettenti il percorso sulla rete Mediterranea.

Approvato con lettera 6 luglio 1886, N. $\frac{30581}{1951}$

60. *Id.* Adriatica, 29 giugno 1886.

Id. Proroga a tutto novembre 1886 di concessione nel tempo accordata alla ditta Fratelli Weiss di Venezia per trasporti di semi oleosi.

Approvato con lettera 8 luglio 1886, N. $\frac{31032}{1985}$

61. *Id.* Mediterranea, 24 giugno 1886.

Id. Proroga per la campagna 1885-86 della concessione già ammessa negli anni precedenti per le spedizioni di cotone greggio compresso da Genova e dirette a Buchs e S. Margrethen, transito via Gottardo per l'ulteriore inoltro nel Vorarlberg.

Approvato con lettera 8 luglio 1886, N. $\frac{30582}{1955}$

62. *Id.* Mediterranea, 24 giugno 1886.

Id. Applicazione dei prezzi speciali di L. 50.38 a tonnellata per spedizioni di almeno 2500 kg., e di L. 33.42 per 10 tonnellate ai trasporti di argento da Genova a Berlino in destinazione di Alessandria d'Egitto, e ciò pel percorso italiano Genova-Pino.

Approvato con lettera 9 luglio 1886, N. $\frac{30580}{1944}$

63. *Id.* Mediterranea, 2 luglio 1886.

Id. Proroga dal 14 aprile 1886 al 14 aprile 1887 della concessione nel tempo accordata alla Ditta Lépétit et Dolfus per trasporti di legni da tinta dagli scali marittimi di Genova a Susa, e in forza della quale era stato consentito in via di rimborso il prezzo di L. 0.06 per tonnellata e chilometro, più il diritto fisso, le tasse accessorie stabilite pei detti scali marittimi, e la imposta del 2 per cento verso l'obbligo nella ditta di effettuare spedizioni per un quantitativo minimo annuo di 1500 tonnellate.

Approvato con lettera 15 luglio 1886, N. $\frac{32566}{2044}$

64. *Id.* Mediterranea, 7 giugno 1886.

Id. Concessione alla ditta Salvio Botto pel trasporto di sabbia da Deiva a Genova al prezzo, in via di rimborso, di L. 0.0408 per tonnellata e chilometro, oltre il diritto fisso di L. 0.204 a tonnellata, e verso l'obbligo di un minimo di spedizioni di 1000 vagoni all'anno.

Approvato con lettera 17 luglio 1886, N. $\frac{33578}{2117}$

65. *Id.* Mediterranea, 7 luglio 1886.

Id. Riduzione del 10 per cento sul prezzo normale per quattro spedizioni di veicoli da tramvia da Lussemburgo a Roma effettuati dalla ditta Goudrand.

Approvato con lettera 17 luglio 1886, N. $\frac{33629}{2114}$

66. *Id.* Adriatica, 26 giugno 1886.

Id. Concessione alla ditta Domenico Antenori per trasporto di ghiaia e pietrame da Monselice a Polesella, accordandole in via di rimborso il prezzo di L. 0.0408 a tonnellata-chilometro, per un quantitativo minimo di 20,000 tonnellate, da trasportarsi nel periodo di un anno dal 1° gennaio al 31 dicembre 1886.

Approvato con lettera 25 luglio 1886, N. $\frac{35100}{2285}$

67. *Id.* Adriatica, 2 luglio 1886.

Id. Uguale concessione alla Ditta Achille Fuschini pel trasporto di 12,000 tonnellate di pietrisco da Monselice a Montagnana, da effettuarsi nel periodo di cinque mesi, accordandole il prezzo di L. 0.0408 a tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso di L. 0.204 per tonnellata.

Approvato con lettera 29 luglio 1886, N. $\frac{35894}{2297}$

68. *Id.* Adriatica d'accordo colla Mediterranea, 19 luglio 1886.

Id. Concessione alla ditta Andrea Boringhieri, ammettendo l'applicazione in via di rimborso dei prezzi della tariffa speciale n. 3 g. v. alle spedizioni di foglie d'alloro da effettuarsi da Firenze per Como a condizione di un trasporto minimo di 200 quintali fino al 31 dicembre 1886.

Approvato con lettera 31 luglio 1886, N. $\frac{35289}{2298}$

69. *Id.* Mediterranea, 3 luglio 1886.

Id. Riduzione a favore di alcune ditte di Lavagna sul prezzo della tariffa speciale n. 121, serie *H*, per spedizioni di ardesie a carro completo in partenza dalla stazione di Lavagna e dirette a quella di Roma, accordando il prezzo di L. 13 per tonnellata da applicarsi sulla portata dei carri impiegati, imposta e diritto fisso compreso, carico e scarico a cura delle parti, in luogo di quello normale di L. 17.0085 per il percorso di km. 459. Minimo di spedizione 1000 tonnellate all'anno.

Approvato con lettera 4 agosto 1886, N. $\frac{37683}{2435}$

NB. Con lettera 24 settembre, N. $\frac{48781}{8066}$, la stessa concessione venne ammessa a favore della ditta Deferrari, di Chiavari.

70. *Id.* Adriatica d'accordo colla Mediterranea, 8 luglio 1886.

Id. Riduzione in via di rimborso del 5 per cento sui prezzi della tariffa speciale n. 121, serie *H*, pel percorso della rete Mediterranea, e del 10 per cento pel percorso sulla rete Adriatica, nelle spedizioni di cemento da Casale Monferrato a Vicenza, Poiana e Padova, da effettuarsi dalla Società Veneta di costruzioni, a condizione di un trasporto minimo annuo di 6000 tonnellate.

Approvato con lettera 6 agosto 1886, N. $\frac{37682}{2440}$

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Come abbiamo preannunciato, ieri, 22, ebbe luogo la visita ufficiale di ricognizione della nuova linea Chivasso-Casale. Le risultanze di detta visita essendo state soddisfacenti, la Commissione ha deliberato di proporre al Ministero che, previi alcuni lavori di finimento, la linea venga aperta al pubblico servizio il 30 del corrente mese.

Componevano la Commissione i sigg. comm. Bachelet, capo del movimento e traffico; cav. ing. Penacchio pel mantenimento, Torino; cav. ing. Crosa, capo del Circolo governativo di Torino; cav. ing. Cuniberti, direttore tecnico della linea Chivasso-Casale; comm. Stanzani, ispettore principale, Torino; cav. Molteni, ispettore principale, Alessandria; cav. Toppia, ispettore principale della trazione ed altri.

La nuova ferrovia ha la lunghezza, fra le progressive estreme, di chilometri 47.978, e comprende dodici stazioni, cioè quelle di Chivasso, Castelrosso, Verolengo, Calciavacca, Crescentino, Fontanetto, Palazzolo, Trino,

Merano, Balzola, Popolo e Casale. Essa si stacca dalla stazione di Chivasso con binario e segue parallelamente la linea Torino-Milano fino alla fermata di Castelrosso, dalla quale si allontana poi completamente, volgendo a destra verso la stazione di Verolengo.

Alla fermata di Popolo, a breve distanza da Casale, la ferrovia si innesta a quella Vercelli-Valenza, che viene percorsa in unione fino alla stazione di Casale.

Le pendenze massime di questa linea non superano il 6 0[00, ed il raggio minimo delle curve è di 600 metri.

><

Il giorno 18 del corrente mese ebbe luogo la visita preliminare di tutto il secondo tronco e di parte del terzo, della ferrovia Gozzano-Domodossola, La società esercente era rappresentata personalmente dal signor Comm. Bachelet, e presero parte alla visita gli agenti di tutti i Servizi interessati.

Dallo stato della linea venne confermata pel 25 corrente la visita di ricognizione, della quale è incaricato il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Milano. Si ritiene che l'apertura all'esercizio del nuovo tratto di ferrovia possa aver luogo il giorno 30 di questo mese.

><

Il giorno 21 corrente mese, alle ore 9 antimeridiane, in una delle sale del Ministero lavori pubblici si è riunita la Commissione incaricata di studiare le norme che dovranno regolare la istituzione di biglietti di semplice accesso alle stazioni ferroviarie del pubblico mediante pagamento. La Commissione era presieduta dal R. Ispettore Superione Comm. Ottolenghi e della medesima facevano parte i rappresentanti delle società, Mediterranea — Adriatica — Sicula — Veneta e delle ferrovie Sarde.

Nell'adunanza suaccennata venne concretato uno schema di regolamento che verrà sottoposto alla sanzione delle parti interessate.

><

Ci informano che l'Ispettorato Generale ha autorizzato la Società esercente la rete Mediterranea a disporre per la posa del secondo binario fra Torino Succursale e Brandizzo.

><

La Società stessa fu autorizzata a indire una gara fra Ditte nazionali per l'acquisto di altri 1000 carri da merce in conto dei noti 3000.

La fornitura sarà di 850 carri coperti HB e 150 bagagliai. Il dissuggellamento delle offerte avrà luogo il giorno 7 maggio p. v. alle ore 10 ant.

><

La Direzione del servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie il progetto esecutivo del tronco da Settingiano a Marcellinara, della ferrovia Catanzaro-Stretto Veraldi, redatto secondo una variante, la quale rende possibile di accorciare la galleria di Mercellinara da m. 2560 a m. 1852.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali Austriache, in vista del poco traffico sviluppato sulla linea del Tirolo, ha deciso di sopprimere sulla linea stessa una coppia di treni, ed ha date le disposizioni opportune perchè un tale provvedimento venga effettuato prima del giorno 15 del prossimo maggio.

In conseguenza di quanto sopra, la Società delle nostre Strade ferrate Meridionali si trova obbligata di sopprimere il treno diretto N. 34 da Verona ad Ala, il quale però verrebbe sostituito da un treno-omnibus in partenza a Verona alle 10,25 antim., che servirebbe benissimo per i bisogni locali, raccogliendo le provenienze da Milano, da Modena e da Venezia in arrivo a Verona coi treni 411, 414 e 532.

><

In data del 14 corrente, S. M. ha firmato il decreto col quale l'alta sorveglianza sulle costruzioni delle ferrovie complementari viene per il corrente anno distribuita fra gli Ispettori del Genio Civile, aggregati al Comitato Superiore delle Strade ferrate, nel modo seguente:

Borgnini comm. ing. Giovanni, linee comprese nei circoli d'ispezione ferroviaria di Torino e di Cagliari;

Schioppo comm. ing. Vincenzo, linee comprese nei circoli d'ispezione di Milano e di Verona;

Artom comm. ing. Emanuele, linee comprese nei circoli d'ispezione di Bologna, Ancona e Firenze;

Passerini comm. ing. Dionisio, linee comprese nei circoli di ispezione di Roma, Napoli, Foggia e Palermo.

><

Sappiamo che la Ditta Bozzo-Haab e Ernst, concessionaria da parte del Governo Svizzero di un tronco di ferrovia da Mendrisio al Confine Italiano nel Canton Ticino, dovendo in breve prendere le determinazioni occorrenti per la costruzione del tronco suddetto, ha rivolta istanza al Ministero dei lavori pubblici per avere una risposta alla domanda presentata dalla Ditta medesima nel novembre dello scorso anno, colla quale chiedeva l'autorizzazione per la compilazione degli studî e conseguentemente la concessione per la costruzione e l'esercizio di un tronco di ferrovia da Saronno al Confine Svizzero passando per Appiano ed Olgiate, onde raccordarlo con l'altro tronco di ferrovia in concessione da Mendrisio al Confine Italiano, per costituire così una linea direttissima Milano-Saronno-Mendrisio.

><

Allo scopo di dare incremento alla produzione italiana dell'acido solforico ed anche di quello nitrico e muriatico, che il commercio usa di trasportare in damigiane, e per renderne anche possibile l'esportazione all'estero, occorrendo vagoni che permettano il carico di 7000 e più chilogrammi, la Direzione Generale delle ferrovie del Mediterraneo ha fatto studiare un tipo di vagone scoperto a due piani, foderato di piombo, in modo da permettere facilmente il carico e lo scarico delle damigiane piene e da utilizzare il carro nel carico il più che si possa, avuto riguardo alla sua durata ed alla sua capacità.

Le principali Ditte produttrici di acidi si sono già pronunziate favorevoli all'adozione del nuovo tipo di vagone, il quale venne sottoposto all'approvazione governativa in uno alla proposta per l'acquisto di 10 di tali carri speciali. La portata del vagone sarà di tonnellate 10, e vi si potranno acconciare N. 88 damigiane grandi da 110 chilogrammi.

><

Il Consiglio Comunale di Firenze in sua adunanza recente si è occupato dell'esame del progetto di massima studiato dalla locale Direzione tecnica governativa nello intento di dimostrare la possibilità di togliere i passaggi a livello della ferrovia Faenza-Firenze sul viale del Pallone e sulla strada della Piazzola.

Il predetto Consiglio ha deliberato di presentare al Ministero le osservazioni emesse dalla Commissione Municipale incaricata di studiare l'affare, la quale ha concluso col raccomandare lo studio di un nuovo progetto che corrisponda allo interesse del servizio ferroviario ed a quello della libera circolazione sulle strade esistenti, senza al-

terare le buone condizioni di viabilità e di decoro che si riscontrano presso la Barriera delle Cure e nei Viali di accesso.

><

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha ritenuto meritevole di approvazione il progetto d'appalto dei meccanismi fissi per alcune stazioni dei tronchi 3°, 6°, 9°, 10° e 11° della ferrovia da Roma a Solmona.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha consentito, per quanto riguarda il percorso della linea comune da Milano a Chiasso, alla proposta riduzione di tariffa pei trasporti di petrolio da effettuarsi da Venezia in destinazione della Svizzera, per conto della Ditta Walher.

><

Essendo quasi ultimati i lavori del tronco Bologna (S. Vitale)-Budrio, della ferrovia da Bologna a Portomaggiore, con diramazione per Massalombarda, la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio della linea, nello scopo di sollecitare il più possibile l'apertura del tronco stesso all'esercizio, ha rivolta domanda al R. Ispettorato generale delle Strade ferrate per conoscere se non vi saranno difficoltà da parte del Governo per ammettere che sulla nuova ferrovia vengano applicate, sia per i viaggiatori, che per i bagagli e per le merci, le tariffe attualmente in vigore sulle reti Mediterranea ed Adriatica.

><

Siamo informati che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto d'orario per l'attuazione di una coppia di treni fra Treviglio e Rovato, lungo la linea Milano-Venezia, che dovrebbero servire di allacciamento ai due treni corrispondenti N. 415 e 416, che passano per la linea alta. I nuovi treni rispondono a bisogni locali assai sentiti; tuttavia verrebbero istituiti in via di esperimento, onde poterli levare allora quando non dessero i risultati soddisfacenti, che la Società si è ripromessa colla loro istituzione.

><

Ci scrivono da Foggia che in seguito a vive premure fattele dalla locale Direzione governativa per le ferrovie, l'Impresa costruttrice della linea da Foggia a Lucera ha ripreso con molta energia i lavori di costruzione della linea medesima, iniziandone anche la posa dell'armamento definitivo. Qualora l'Impresa prosegua i lavori colla stessa attività sviluppata in questi ultimi tempi, la linea sarebbe messa in condizioni di venir aperta all'esercizio in sul finire del prossimo giugno.

><

Nel *Monitore* del 2 aprile corr. abbiamo pubblicato i nomi dei Delegati che rappresenteranno il Governo e la Società delle Ferrovie Meridionali al Congresso internazionale ferroviario, che si terrà in Milano nel settembre p. v. Ora siamo in grado di dare la lista esatta, rettificante quella pubblicata da altri giornali, dei Delegati della Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo.

Sigg. comm. ing. Luigi Teodoro Kossuth, direttore dell'esercizio 2° compartimento — comm. ing. Saule Mantegazza, direttore del servizio mantenimento, sorveglianza e lavori — comm. ing. Cesare Frescot, direttore del servizio del materiale — comm. Giovanni Magnani, ragioniere centrale — comm. Alfredo Bachelet, capo del servizio movimento e traffico, 1° compartimento — comm. Fortunato Cornetti, ingegnere-capo del servizio della trazione, 1° compartimento — comm. ing. Marco Maroni, capo della divisione telegrafi — comm. Calderico Frigo, capo della divisione tariffe.

><

Situazione al 1° del corrente mese dei lavori di scavo e di muratura della galleria di San Tomaso in Genova, destinata a mettere in comunicazione le calate del Porto colla ferrovia ligure di levante:

Scavi: piccola sezione m. 1032.90; ingrandimento in calotta m. 817.40; sezione completa m. 286.88; volume di sterro eseguito nel mese di marzo mc. 3,283; sterro totale mc. 21,030; sterro che resta da eseguire mc. 18,970;

Muratura: calotta m. 751.85; piedritti m. 257.41; volume eseguito nel mese di aprile mc. 696; volume totale eseguito mc. 4863; volume ancora da eseguirsi mc. 5987;

Galleria completa: eseguita m. 257.41; da eseguire m. 919.59.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa la proposta per l'aggiunta alla nomenclatura generale delle merci ed a quella della tariffa speciale 123, serie *E*, la voce seguente:

« Residui o cascami di unghie ed unghioni di animali, » non atti ad altro uso che per concime anche alla rin- » fusa, purchè però siano a vagone completo ».

><

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Salerno ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto completo di massima per una ferrovia da Lagonegro a Spezzano Albanese.

><

Dai Ministri pei Lavori Pubblici e per l'Agricoltura, Industria e Commercio è stato firmato il decreto col quale si autorizza che nella nomenclatura delle vigenti tariffe alla voce « *solfato di calce* » siano fatte le modificazioni seguenti:

— « solfato di calce greggio in pezzi od in roccia (vedi pietra da gesso);

— « solfato di calce macinato, cotto o crudo (vedi gesso calcinato);

— « gesso crudo macinato (vedi gesso calcinato);

— « solfato di calce (armalina), (vedi gesso calcinato) ».

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute dal R. Ispettorato generale alla Società del Mediterraneo:

L. 10,200 pei lavori di ampliamento del servizio merci a grande velocità nella stazione di Roma-Termini;

L. 3,293 per alcuni lavori al piano superiore del fabbricato Uffici nello stabilimento di Pietrarsa;

L. 15,400 per l'impianto di un terzo binario nella stazione di Grassano-Garaguso sulla linea Napoli-Metaponto;

L. 17,000 pel completamento della massicciata sulla tratta fra Sibari e Catanzaro;

L. 12,700 per l'impianto di una bilancia a ponte e di una sagoma-limite in ciascuna delle stazioni di Bagnolo e Barge, e di una sagoma-limite in stazione di Campiglione, lungo la ferrovia Bricherasio-Barge;

L. 22,000 per l'ampliamento della stazione di Montecorvino, sulla linea Napoli-Metaponto;

L. 6,000 per l'impianto di una bilancia a ponte in stazione di Sgurgola, sulla linea Roma-Napoli;

L. 1,023 pel ripristino della rotta dell'11 novembre 1886 fra i caselli 18 e 19 della linea Vercelli-Mortara;

L. 1,000 per la collocazione di catene e chiavi in ferro alla casa cantoniera al Km. 299.261 della linea Taranto-Reggio;

L. 850 per l'esecuzione di alcuni lavori al fabbricato viaggiatori della stazione di Casalnuovo;

L. 800 per l'impianto di una condotta d'acqua in stazione di Avenza;

L. 270 per la sostituzione di cancelli in ferro all'attuale chiusura del passo a livello alla progressiva 6 + 020 del tronco Gozzano-Orta;

L. 160 per l'approfondimento di un pozzo in stazione di S. Donnino (linea Firenze-Pisa);

L. 1,017 pel prolungamento del canapo telegrafico nella galleria Quercia, lungo la linea Napoli-Metaponto;

L. 200 per l'applicazione di una suoneria elettrica all'albero semaforico verso il bivio Tanaro della stazione di Alessandria.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Appalto opere murarie pel ponte al km. 131.200 della linea Taranto-Reggio, nonchè per la fornitura e posa di una travata pel ponte stesso. Le offerte dovranno essere presentate non più tardi del giorno 29 andante alle 10 antimeridiane.

Lavori di sistemazione di una cunetta al km. 3 e difesa al vallone Bolano lungo la linea Taranto-Reggio. Le schede d'offerta verranno dissuggellate il giorno 2 maggio p. v. alle ore 10 ant.

Appalto lavori d'ampliamento del fabbricato passeggeri in Reggio Calabria. Il dissuggellamento delle schede avrà luogo il giorno 2 p. v. maggio alle 10 ant.

Lavori occorrenti all'impianto d'una fermata a Bolzano (casello 23) fra le stazioni di Gozzano ed Orta (linea Gozzano-Domodossola). Le offerte verranno dissuggellate il 5 maggio p. v.

Impianto di un terzo binario in stazione di Grassano (linea Eboli-Metaponto). Le offerte verranno dissuggellate il giorno 5 maggio p. v. alle ore 10 ant.

><

Il R. Ispettorato generale ha definitivamente aggiudicato alla Ditta Anzani Anselmo di Roma i lavori d'ampliamento della biglietteria in stazione di Roma.

><

Riferiamo la notizia, non priva d'interesse pei nostri lettori, che il 21 corrente il Tribunale Correzionale di Napoli ha, per la prima volta in Italia, accolta la tesi propugnata dall'avv. A. Galateo, nello scritto pubblicato nei N. 14 e 15 del 1886 del *Monitore*.

Trattavasi di giudizio penale per 45 contravvenzioni per ritardi di treni.

A tale giudizio dovevano farne seguito altri, perchè il R° Ispettorato di Napoli ha ammannite contravvenzioni per un totale di L. 180,000 di multe.

Ora tutte queste contravvenzioni sono cadute, almeno in via penale, perchè, come venne sostenuto dal prelodato avv. Galateo, e questa volta ne fu convinta anche l'autorità giudiziaria (speriamo stabilmente) che, solo per un equivoco giuridico, si potè dare alle multe per ritardi di treni un carattere correzionale.

Il Tribunale di Napoli accolse pienamente la tesi del Galateo, e con piena coscienza di causa, perchè era stata anteriormente distribuita la accennata memoria pubblicata dal *Monitore*.

È una vittoria, della quale ne gode anche il *Monitore*, alla cui pubblicazione si deve in gran parte questa vera rivoluzione della giurisprudenza, in materia di ritardi di treni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Dalla Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo si è proceduto ai seguenti deliberamenti provvisori del materiale occorrente all'armamento della stazione di Roma-Trastevere:

Kilogr. 1,065,000 di rotaie alla ditta Bolckow-Vaughan e Comp. di Londra, al prezzo di L. 169.50 la tonnellata, consegna a Roma-Trastevere;

Kilogr. 10,650 di chiavarde, e Kilogr. 34,400 di arpioni alla ditta Pozzi Giuseppe di Milano, al prezzo di L. 37.70 al quintale per le chiavarde e di L. 32.70 per gli arpioni;

Kilogr. 56,020 di stecche, e Kilogr. 47,800 di piastrelle allo Stabilimento metallurgico di Piombino, al prezzo di L. 270 la tonnellata tanto per le stecche che per le piastre.

— Nella licitazione privata per l'acquisto di n. 19 piattaforme del diametro di m. 4.50 (divise in due lotti, uno di dieci e l'altro di 9) occorrenti per la detta stazione di Roma-Trastevere rimase aggiudicataria in via provvisoria di tutti e due i lotti la Ditta G. Ansaldo e C., di Sampierdarena, al prezzo di L. 330 alla tonnellata.

— Per l'acquisto di scambi, crociamenti ed intersezioni occorrenti per la detta stazione rimasero aggiudicatarie:

1° Lotto — di 22 scambi semplici, di uno scambio triplo e di una intersezione obliqua, la Società ausiliare italiana di Torino ai prezzi unitari rispettivi di L. 1275; di L. 2730; di L. 1950;

2° Lotto — la ditta Larini-Nathan e Comp. di Milano, e precisamente per N. 22 scambi semplici a L. 1387; di uno scambio triplo a L. 2880; e di una intersezione obliqua a L. 2250.

— La Direzione generale delle Ferrovie del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa i preventivi: 1° della spesa di L. 161,000 occorrenti per provvedere al rifacimento di m. 5527 di binario in ferro con rotaie in acciaio, e di n. 8 scambi, fra le stazioni di Monte Amiata e di Monte Antico della linea Siena-Grosseto; 2° di L. 41,500 occorrenti per la sistemazione degli scali nel piazzale della grande e della piccola velocità in stazione di Roma-Termini.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle Ferrovie Meridionali ha chiesta l'approvazione governativa per una proposta concernente il rifacimento in acciaio di 14 chilometri di binario armato lungo la linea Orte-Chiusi-Firenze. La spesa di ferro all'uopo occorrente ammonta a L. 411,000.

— La detta Società ha presentato al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti:

Rifacimento di N. 2 deviatoi tripli nelle stazioni di Verona P. V. e di Vicenza L. 10,800.

Sostituzione di chiusure in ferro alle attuali in legno in diversi passaggi a livello della linea Firenze-Pistoia-Pisa, L. 13,700.

Apertura di un fosso di scolo a valle della stazione di Foggia allo scopo di bonificare le cave di prestito state aperte per la costruzione della ferrovia, L. 9,300.

Fornitura e posa in opera di ghiaia occorrente sulle linee Colico-Chiavenna e Colico-Sondrio, lire 48,000.

Rifacimento in acciaio di m. 828 di binario e di 3 deviatoi nelle stazioni di Abano, Battaglia, S. Elena, Stanghella e Rovigo — Linea Padova-Pontelagoscuro, L. 31,000.

Rifacimento di m. 1098 di binario armato in ferro, nonchè di 3 deviatoi pure armati in ferro nella stazione di Modena, L. 40,000.

Ampliamento della stazione di Maddaloni — Linea Foggia-Napoli, L. 53,886.

Rinnovazione delle cancellate di chiusura delle stazioni della linea Cremona-Mantova, lire 17,000.

Ferrovia del Sempione. — Sabato, 16 corr., sotto la presidenza del senatore Robecchi, si riunirono alla Camera di commercio di Milano le rappresentanze invitate dal Comitato milanese del Sempione, per decidere circa il concorso richiesto all'Italia per quella grande opera.

Oltre il Comitato, il presidente e il vice-presidente della Camera di commercio e la Commissione ferroviaria della Camera stessa, vi erano: il presidente della Camera di commercio di Genova, Millo, il sindaco di Novara, Massazza, coi due assessori, avv. Carotti e Pinto; il sindaco di Arona, Bellicardi; quello di Domodossola, avv. Morandini, coll'avv. Calpini.

Si discusse per un paio d'ore su una questione di forma, cioè se il Comitato dovesse o no allargarsi. Alla fine fu votato un ordine del giorno che dice:

« In vista della nuova fase in cui sta per trovarsi la questione del Sempione;

« Ritenuta la necessità di raccogliere le forze e di concordare un'azione comune onde tendere con maggior efficacia alla effettuazione della grande intrapresa;

« Il Comitato riconosce ed afferma la opportunità di allargare la propria base, introducendo nel suo seno anche i rappresentanti delle altre Provincie che hanno, con quella di Milano, interessi comuni in tale questione, e delega alla presidenza dell'attuale Comitato, d'accordo colla Camera di commercio di Milano, di provvedere questo scopo, curando che nel seno del Comitato centrale sia costituita e funzioni una Commissione esecutiva ».

Dopo di che si venne a trattare la questione essenziale, cioè quella delle domande fatte dai rappresentanti della « Società della Suisse Occidentale ». Queste domande — fu già detto altre volte — sono tre: compimento della linea da Novara al Sempione, ossia costruzione del tronco da Domodossola all'imbocco della galleria, sussidio da otto a dieci milioni, costruzione della Arona-Ornavasso.

Fu fatto osservare però che la più importante delle tre domande — perchè rappresenta la maggior spesa, cioè circa venti milioni, e perchè più urgente — era la prima, quella cioè che si riferisce al tronco oltre Domodossola. Il Comitato — si disse — potrebbe intanto decidere su questa e riservare le altre.

Prevalse tale concetto e l'adunanza si sciolse dopo aver approvato ad unanimità un altro ordine del giorno, col quale deliberò di « instare presso il governo perchè si impegni a costruire la linea d'accesso al Sempione da Domodossola all'imbocco sud del tunnel, da essere aperto all'esercizio contemporaneamente al compimento del tunnel medesimo ».

Crediamo che sia intenzione del Comitato di dare sollecitamente esecuzione ai due deliberati, affine di coadiuvare i grandi sforzi che si fanno in questo momento in Isvizzera per far sì che il traforo del Sempione sia presto un fatto compiuto.

Ferrovia Lecco-Colico. — *Progetto d'un nuovo tracciato per la Valsassina.* — Il *Corriere della Sera* riceve le seguenti informazioni:

La ferrovia Lecco-Colico vivamente desiderata per unire la Valtellina colle altre Provincie del Regno e reclamata a scopo militare, è stabilito dalla legge che si debba fare, ed è urgente che si faccia.

La ragione precipua per la quale non fu attuata quella linea — vano è il negarlo — sta nei gravissimi ostacoli tecnici e nell'immensa spesa di costruzione secondo il progetto sinora esaminato della ferrovia lungo il lago.

La legge 29 luglio 1879 non vincola ad alcun prestabilito tracciato, la scelta è libera al Ministero e l'art. 16 sancisce che si debbano adottare i sistemi più economici di costruzione e di esercizio.

Ora una Commissione composta di tutti i Sindaci dei Comuni della ricca Valsassina ha presentato al Ministero un progetto di tracciato per la ferrovia in discorso, il quale si informa ai concetti suesposti e presenta assolutamente serii vantaggi in paragone di quello fin qui studiato.

Il tracciato presentato al Ministero è il seguente: Partendo dalla stazione ferroviaria di Lecco mediante una curva che si spinga a Germanedo, passare superiormente ad Acquate presso il polverificio Piloni: indi, per mezzo di un ponte, arrivare alla costa di Monte Albano e con una piccola galleria uscire a Pomedo, comune di Laorca: quindi, entrati in Valle Caloldeno, sboccare, mediante altra galleria di quattro chilometri, in sul piano di Valsassina a Balisio: poi da Balisio per Barzio, Introbbio, Taceno a Bellano ed infine da Bellano a Colico.

Tale progetto nella prima tratta di Balisio, dove si giungerebbe con una pendenza di poco più che del venti per mille, richiede soltanto due piccole gallerie certo di non grave costo, e poi la strada avrebbe un percorso piano, leggermente declive, non accidentato, senza alcuna necessità di costosi manufatti, per cui la costruzione si farebbe in condizioni facili e normali con una spesa molto minore di quanto costerebbe la linea seguendo il lago, per la quale s'impone la necessità di penetrare nelle viscere della Grigna con una lunghissima galleria, cosa che richiede immensa spesa di tempo e di denaro.

La linea dello Spluga, essa pure desideratissima, troverebbe a Barzio le vie per le valli del Bergamasco.

Ferrovia Cumana. — La Società concessionaria della Ferrovia Cumana ha ottenuto dal Ministero dei Lavori Pubblici una proroga di due anni per la costruzione della linea, di modo che il termine così prorogato scadrà al 12 ottobre 1888. La proroga ha effetto non solo di sospendere le misure di rigore prevedute dall'art. 251 della legge sui lavori pubblici, ma di coordinare eziandio i rapporti della espropriazione per pubblica utilità.

Ferrovia S. Arcangelo-Urbino-Fabriano. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha preso in esame il progetto di questa ferrovia ed ha ritenuto: che per il tratto Urbino-S. Arcangelo siano necessari nuovi studi a fine di stabilire quale dei due tracciati per Ospedaletto o per il Montefeltro merita la preferenza; che il secondo tronco da Urbino a Fabriano per Fernignano, Urbano, Acqualagna possa essere approvato con lievi varianti al tracciato.

Ferrovia Genova-Ovada-Asti. — Nel progetto per le costruzioni ferroviarie testè presentato alla Camera dall'on. Saracco, e del quale diamo relazione in altra parte del giornale, viene autorizzata per la linea Genova-Ovada-Asta la spesa di 48 milioni e mezzo, oltre il mezzo già stanziato in bilancio.

I fondi sono così ripartiti:

Esercizio	1887-88 —	4 milioni	Somma più che sufficiente pella grande galleria.
id.	1888-89 —	4 »	
id.	1889-90 —	7 »	
id.	1890-91 —	8 »	
id.	1891-92 —	10 »	linee di accesso
id.	1892-93 —	9 »	
id.	1893-94 —	6 »	liquidazioni.

Si comincierà colla grande galleria che si spera ultimare col 1890, il che darebbe compiuta per il 1892 la intera linea.

Ferrovia Novara-Seregno. — Il Consiglio d'amministrazione e il Collegio sindacale della Società per la ferrovia di primo tipo Novara-Seregno. onde verificare lo stato dei lavori e riferirne all'assemblea degli azionisti che si terrà demenica prossima, fece, mercoledì scorso, una ricognizione sul primo tronco Novara-Busto Arsizio, lungo 26 chilometri.

La ricognizione ha dato risultati soddisfacentissimi e si assicura che il tronco suddetto potrà essere aperto all'esercizio pubblico nel prossimo mese di luglio.

Assuntrice della costruzione della linea è l'impresa ing. Marco Visconti e C.

La comitiva, di ritorno da Novara, giunta a Busto fu convitata nella villa di Castellanza dal barone Cantoni, presidente della Società.

Tramvie di Torino della Società Belga. — I prodotti lordi del 1886 ammontarono a franchi 1,431,569, superando di fr. 35,004 quelli del 1885. È la rete interna che fornì la maggior parte di questo aumento, 30,000 fr. Le linee esterne, nel loro insieme, avrebbero dato maggior profitto se non fosse avvenuto uno sciopero di muratori che per un mese ha fermato il trasporto della calce sulla linea di Brusasco, e la caduta di un ponte presso Gassino.

Le spese d'esercizio propriamente dette furono di fran-

chi 884,634, contro fr. 975,637 nel 1885. Il rapporto del Consiglio non spiega i motivi di questa differenza.

Ecco le spese comparate dei quattro ultimi esercizî:

	1883	1884	1885	1886
Per vettura — Km. (cavalli)	0.385	0.394	0.378	0.342
» treno — Km. (locomot.)	0.870	0.914	0.853	0.758

I lavori pel rinnovamento dei binari continuarono su larga scala; la spesa si prelevò sui prodotti dell'esercizio.

Conformemente alla decisione dell'ultima assemblea, la Società riscattò 235 delle sue azioni per 26,939 fr. (115 fr. circa per titolo) coi fondi dell'ammortamento.

Come abbiamo già detto, il benefizio netto di 169,224 fr. permette di distribuire fr. 8 per azione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil.) fu nello scorso mese di marzo il seguente: Passeggieri trasportati 73,700 (1886, marzo: 78,281), introito fr. 290,000 (fr. 284,593.28); bagagli e cadaveri, tonn. 260 (tonn. 260), introito fr. 27,400 (fr. 25,784.55); bestiame, capi 1250 (capi 1532), introito fr. 5200 (fr. 7,433.84); merce trasportata tonn. 54,500 (tonn. 45,436), introito fr. 567,400 (fr. 515,003.61). Introito complessivo fr. 890,000 (fr. 832,815.28), ossia fr. 3345.86 (fr. 3130.88) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state durante il passato mese di marzo di fr. 375.000 (1886, marzo: fr. 366,624.28), ossia di fr. 1409.77 (fr. 1378.28 in media per chilometro, il maggior introito sulle spese di esercizio fu di fr. 515,000 (fr. 466,191).

I treni della Domenica in America. — Il progetto di legge che vieta la circolazione dei treni tra le ore 9 del mattino e le ore 3 di sera venne approvato dall'Assemblea legislativa del Connecticut. Questa legge entrerà in vigore a partire dal 1° giugno prossimo.

Notizie diverse

Officine di Savigliano. — Il 16 corrente fu tenuta a Torino l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Nazionale delle Officine di Savigliano pel resoconto dell'esercizio 1886. Lo sviluppo e la importanza dello Stabilimento, dovuti particolarmente alla sagacia del Direttore-gerente ingegn. cav. Moreno, sono dimostrati nella relazione del Consiglio, della quale ne riferiamo la parte seguente per norma e conoscenza dei nostri lettori.

« Il nostro Consiglio di Amministrazione è lieto che il succedersi degli anni anzichè smentire, venga a confermare quelle previsioni, che, in ordine allo svolgimento della nostra Società, vi ha accennato nelle relazioni presentate all'Assemblea generale al chiudersi degli esercizi passati.

« La diversità delle produzioni alle quali ci siamo posti in grado di applicarci, e la diligenza colla quale coloro che sono preposti alla Direzione della nostra Società si studiano di tener dietro al movimento dei bisogni, degli affari, delle ordinazioni e degli appalti, hanno assicurato all'esercizio 1886 un lavoro non inferiore a quello del 1885.

« Nel 1885 la produzione totale liquidata in fatture rilevava a L. 2,882,788.23, e nel 1886 essa è di L. 2,895,688.79, così divise:

Materiale mobile { vetture, vagoni, pezzi diversi }	L.	1,115,391.75
Materiale fisso	»	170,327.64
Ponti { travate, cassoni }	»	1,430,412.41
Forniture varie	»	179,526.99

« E in queste cifre non si contiene neppure tutto quanto vi è già di lavoro compiuto.

« La grandiosa opera del ponte sul Po presso Casalmaggiore è ultimata. Essa però non figura ancora nelle cifre risultanti da fatture, e non influisce in nessun modo sul bilancio attuale, non essendo compiuta ancora la relativa liquidazione.

« Lo stesso è a dire dell'impresa pel tronco di ferrovia di Legnago-Boschi S. Anna e relativo ponte. Essa è ultimata ed è già aperta all'esercizio, ma non sono ancora liquidate le relative contabilità.

« Ci è però grato di potervi accertare che amendue queste opere furono portate a termine nel periodo di tempo assegnato, e così per l'una come per l'altra non vi furono eccezioni od osservazioni per parte del Governo, da cui avevano assunto l'appalto.

« Mentre poi si venivano ultimando queste due imprese, noi ne assumevamo altre due non meno importanti.

« L'una si è quella di un ponte a doppio uso sul Po presso Cremona. Esso avrà la lunghezza di un chilometro circa e sarà di un importo di oltre quattro milioni.

« L'altra riguarda un grande viadotto a Paderno sull'Adda, destinato a completare la linea Ponte S. Pietro-Seregno. E riesce ad onore della nostra Società che la costruzione di quest'opera ci sia stata affidata su progetto e disegno nostro, in via di trattativa privata.

« Sono questi nel loro genere due fra le più importanti opere non solo del nostro paese, ma dell'Europa; e la esperienza acquistata in questa specie di costruzioni, ci lascia piena fiducia di poterle condurre a buon fine non solo con profitto, ma in modo da meritarci l'approvazione dell'Amministrazione appaltante e degli intelligenti.

« Per quanto il lavoro richiesto da imprese di questa natura per la massima parte si svolga sul luogo stesso delle opere assunte, una parte tuttavia viene anche ad alimentare le nostre Officine, alle quali d'altronde l'esercizio sul quale ora abbiamo l'onore di riferire, ha assicurato una scorta abbastanza notevole di lavori a compiersi in materiale mobile e fisso, ponti, travate, fondazioni pneumatiche e meccanismi. E se badiamo ai bisogni delle nostre ferrovie, alle ordinazioni che la industria può ragionevolmente aspettarsi, al posto che fra gli opifizi dello stesso genere abbiamo saputo acquistarci e procureremo conservare, ci è lecito sperare che nell'avvenire avremo modo a sviluppare tutta la nostra potenza di lavoro, evitando ogni periodo di sosta e procurando ai nostri capitali un adeguato profitto.

« Ed intanto il bilancio del 1886, come voi vedete, vi porta già un aumento nel dividendo.

« Non abbiamo a darvi spiegazioni sulle singole sue partite. Ci basterà dirvi che abbiamo creduto, come negli scorsi anni, di dover procedere cauti e prudenti nella estimazione dei valori, di cui si compone il patrimonio sociale.

« Approvando il bilancio, il totale degli utili rileva a lire 107,512.93. Da questa cifra, a norma dello Statuto, deducendo le seguenti partite:

Municipio di Savigliano	L.	5,375.64
Riserva	»	2,150.25
Ammortamento	»	8,600.96
Agli Azionisti 1° dividendo	»	50,000.00
e così in totale	L.	66,126.85

si hanno ancora a ripartire L. 41,386.08, le quali vanno così distribuite:

Consiglio d'Ammistrazione 14 0[0	L.	5,794.05
Direttore generale e Direttore gerente 9 1[2 0[0	»	3,931.65
Totale	L.	9,725.70

« Il resto, in L. 31,660.33 va diviso per metà, cioè per L. 15,000 agli Azionisti e per l'altra metà alla Società Internazionale, passando in conto nuovo . L. 1,660.38

« Essendosi già esatto in acconto di dividendo per ogni azione L. 12,50, sarebbero ancora a darsi L. 20, le quali si pagheranno al 1° luglio prossimo venturo ».

Lavori per l'Arsenale di Spezia. — Il progetto di legge presentato alla Camera dai Ministri delle Finanze e della Marina per lo stanziamento di L. 85 mi-

lioni nei bilanci della Marina dal 1887-88 al 1895 e 1896 comprende la spesa di 9 milioni per lavori nell'Arsenale marittimo di Spezia. Ecco il passo della relazione ministeriale che concerne quella spesa:

« I lavori autorizzati con la legge del 29 giugno 1882 N. 833 procedono regolarmente con le somme stanziate. Ma per la maggiore estensione che alcuni di essi hanno dovuto prendere per corrispondere bene allo scopo, quelle somme risulteranno inferiori alla spesa effettivamente necessaria. Un esempio di ciò offre il nuovo bacino che si è dovuto fare più grande assai di quello ch'era stato prima proposto. Inoltre i lavori autorizzati, certamente molto importanti ed utili, non basterebbero a mettere il primo arsenale marittimo dello Stato nelle favorevoli condizioni delle quali abbiamo or dianzi parlato ed è necessario aggiungerne altri per provvedere ai bisogni molto stringenti ed in intima relazione con l'efficacia del naviglio.

« È necessario assolutamente ampliare la Darsena interiore della quale lo specchio d'acqua è divenuto troppo scarso per il numero e per la grandezza delle navi che deve contenere e per l'aumento di traffico derivante dal frequente uso dei bacini. Bisogna pure acquistare le barche-porte per il servizio del nuovo bacino che ne richiede due.

« Non men necessaria è la costruzione di muri di sponda, di calate e di moli o pontili per rendere agevole il rifornimento di carbone, di munizioni, di viveri, di acqua, ecc. a molte navi simultaneamente e per l'imbarco e lo sbarco di truppe, cavalli, artiglierie, ecc.; fatti dei quali il bisogno si presenterà frequente in tempo di guerra o di preparazione alla guerra: l'Arsenale di Spezia è molto scarsamente provveduto di calate o di pontili per questi usi.

« Sono poi opere che non ammettono ulteriore dilazione gli ampii e ben disposti depositi che richiede l'impiego ormai estesissimo del fulmicotone, le officine speciali per lavori pirotecnici ed i magazzini di polvere: di edifizi siffatti l'Arsenale di Spezia è quasi privo.

« Per tutte le dette opere principali e per altre minori ma non meno necessarie, che sarebbe troppo lungo menzionare singolarmente, sarebbero stanziate nella parte straordinaria del bilancio lire 9 milioni sotto il titolo indicato e distribuite nel modo seguente:

« Esercizio	1887-1888	L.	300,000
»	1888-1889	»	500,000
»	1889-1890	»	1,250,000
»	1890-1891	»	1,250,000
»	1891-1892	»	1,250,000
»	1892-1893	»	1,250,000
»	1893-1894	»	1,250,000
»	1894-1895	»	1,250,000
»	1895-1896	»	700,000
		In totale L.	9,000,000 ».

Il porto di Lisbona. — Un telegramma da Lisbona, pubblicato dalla *Indépendance Belge*, annunzia che il contratto pei lavori relativi al porto di Lisbona e del complessivo costo di 60 milioni di lire, saranno aggiudicati ai signori Hersent e Couvreur, appaltatori francesi che eseguirono già i lavori del porto di Anversa.

Il più lungo tunnel del mondo. — Secondo il *Giornale degli Ingegneri ed Architetti* di Vienna, il più lungo tunnel del mondo sarebbe quello di Schemnitz in Ungheria (Schemnitz è un centro minerario di una grande importanza). La costruzione di questo tunnel venne decisa nel 1782 e venne ultimata nel 1878. L'opera ha una lunghezza di miglia 10,27, ossia supera di un miglio quella del S. Gottardo e di 2,5 quella del M. Cenisio. Era stato traforato allo scopo di far scolare l'acqua delle miniere fino al punto più basso della valle di Gran. I perforamenti vennero cominciati a Wornitz, villaggio posto sulla riva sinistra del fiume Gran, 10 miglia all'est di Schemnitz. L'altezza del tunnel venne fissata a m. 2,95 e la larghezza a m. 1.575. A termini del primo progetto, l'opera doveva compiersi in 30 anni mediante la spesa di fr. 3,037,500. Durante i primi 11 anni si rimase nelle condizioni del programma per quanto concerne le spese; ma, in seguito agli avvenimenti politici del 1789, le spese per la mano d'opera ed i prezzi dei materiali aumentarono in tali proporzioni che il lavoro rallentò considerevolmente nei 30 anni seguenti. Sopravvenne in seguito un periodo di 10 anni di grande attività, seguito da un altro periodo di 20 anni di rallentamento. Ma l'abbondanza delle acque minacciava l'esistenza stessa delle miniere e bisognò fare degli sforzi eccezionali per smaltire queste acque. Durante i 12 anni seguenti l'avanzamento annuale non era che di 291 metri e si spendevano 550 fr. per *yard*, ossia 600 fr. per metro lineare, mentrechè alla fine dei lavori il prezzo d'esecuzione del metro lineare riuscì di 192 fr. circa. Durante i cinque anni che seguirono quest'ultimo periodo di 12 anni i lavori ripresero il loro corso normale. Nel 1874 il governo ungherese accordò una sovvenzione annuale di 375,000 fr. e si potè spingere la costruzione del tunnel, grazie ai perfezionamenti apportati alle macchine e agli utensili perforatori. Questo tunnel costò, in definitiva, 25,000,000 di fr. (invece di 3 milioni circa previsti in origine); ma questa spesa fu largamente ricompensata dai risultati ottenuti; si potè specialmente sopprimere le macchine d'estrazione, locchè permise di realizzare un'economia annuale di 375,000 franchi.

I grandi ponti delle Indie Orientali. — Si stanno ultimando nelle Indie Orientali diversi grandi ponti che sono:

1. Il ponte sul Sutlej, sulla linea di Ferozepore, di 27 travate di 45 m. ciascuna;
2. Un ponte sulla Jumma, a Kalpec, sulla linea Indian Midland, di 10 travate di 60 m. ciascuna;
3. Un ponte sul Jhelum, linea di Sind-Sarya, con 17 travate di 75 m.;
4. Un ponte sul Gunduck per unire la rete del Tirhoot con la linea Bengal e North Western; 8 travate di 75 m.;
5. Un ponte sul Gange, a Bénarès, linea di Oud-Rohilkund, con 7 travate di m. 106.8 e 9 travate di m. 34.5;
6. Un ponte sul Gange, a Balawala, con 11 travate di m. 76.80;
7. Infine un ponte sull'Indus, a Sukkur, che avrà una portata di 237 metri.

Le principali città delle Indie cominciano a possedere delle ferrovie sulle strade ordinarie. Secondo tutte le probabilità, le locomotive che rimorchieranno i treni su queste linee saranno riscaldate a petrolio. I treni che circolano sulla ferrovia di Sukkur sono già provvisti di macchine alimentate con questo combustibile.

Si decise la costruzione di una linea che va da Arisakere ad Hassan e un'altra che unisce Osoor (distretto di Salem) a Bangalare.

Il governo indiano propose attualmente di creare delle officine metallurgiche per la fabbricazione delle rotaie necessarie alla costruzione delle sue linee.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 23 aprile 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali	L.	779
» »	Mediterranee	»	603
» »	Sicule	»	600
» »	Sarde (preferenza)	»	295
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	410
» »	Gottardo	»	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	»	551,50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	—
» »	Monte Cenere	»	—
» »	Novara-Seregno	»	258,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	318,50
» »	» 2ª emiss.	»	320
» »	Centrale Toscana	»	533
» »	Meridionali	»	326
» »	Sarde, serie *A*	»	323
» »	» serie *B*	»	325
» »	» 1879	»	327,50
» »	Pontebba	»	486
» »	Nord-Milano	»	282,50
» »	Meridionali Austriache	»	310,50

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei L. P. e Prefettura di Torino (28 aprile, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del 2° tronco della strada nazionale, n. 22, del Gran San Bernardo, compreso fra la Cappella di S. Gerolamo presso Bard e l'estremità occidentale della piazza Carlo Alberto in Aosta, della lunghezza di metri 43,843.60, escluse le traverse degli abitati di Verres, S. Vincent, Chatillon, Nus, Villefranche ed Aosta, per l'annua somma di L. 44,945. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva, mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 5.

Provincia di Parma (29 aprile, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto del mantenimento ordinario pel novennio 1° gennaio 1888 a tutto dicembre 1896 del tratto di strada provinciale dalla Crocetta nell'Emilia al ponte sul Taro al Martorano, della lunghezza di m. 13,436. Importo L. 7,088.39. Deposito L. 708.84. Fatali 9 maggio.

Idem. — Appalto del mantenimento ordinario dal 1° gennaio 1888 a tutto dicembre 1896 del tratto di strada provinciale dal ponte sul Taro al Martorano al fiume Po, della lunghezza di m. 13031. Importo L. 8,655.03. Deposito L. 865.50. Fatali 9 maggio.

Deputazione Provinciale della Calabria Ultra Prima (30 aprile, ore 12 meridiane, definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del tratto della strada provinciale n. 220 della legge 23 luglio 1884, n. 333 della contrada Grazia, in Gioiosa, al ponte sulla fiumara Grotteria nella contrada Catalisano, provvisoriamente aggiudicato per L. 53,781.08. Cauzione provvisoria L. 4000; definitiva L. 6000.

Direzione territoriale del Genio militare, di Genova. (30 aprile, ore 10 ant., unica e definitiva). — Scavo e muratura da eseguirsi in regione S. Benedetto, fra le valli del Neva Pennavaira ed Arroscia presso Zuccarello, per L. 65,000, da compiersi nel termine di giorni 180. Cauzione L. 6,500.

Amministrazione Provinciale dell'Umbria (30 aprile, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada Valnerina, da Colleponte a Ferentillo, provvisoriamente aggiudicati al signor Noli Giulio per L. 74,318.62. Cauzione provvisoria L. 3000; definitiva L.8,800. Lavori compiuti in 18 mesi.

Città di Voghera. (1° maggio, ore 11 antim., unica e definitiva). — Appalto della costruzione di un edificio per l'Orfanotrofio maschile e femminile (fondazione e patronato della Cassa di Risparmio). Importo L. 105,965.02. Cauzione provvisoria L. 5000; definitiva L. 10,000.

Municipio di Verona (2 maggio, ore 4 pom., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di un muraglione di sponda sulla destra d'Adige in Verona, fra Porta Catena e Castelvecchio; di una galleria di scolo lungo la via Chiodo e Rezaste S. Zeno, e d'altre opere annesse, provvisoriamente deliberato col ribasso del 22.70 0[0. (V. N. 14 del *Monitore*).

Provincia di Parma (2 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto del mantenimento ordinario pel novennio dal 1° gennaio 1888 al 31 dicembre 1896 del tratto della strada provinciale di Langhirano, da Porta Farini al Pastorello (m. 28078). Canone annuo L. 18,346.17. Cauzione provvisoria L. 1800; definitiva 1[2 dell'annata del canone. Fatali 12 maggio, ore 12 meridiane.

Deputazione provinciale di Cagliari (5 maggio, ore 12 meridiane, definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per l'erezione a nuovo del corpo del fabbricato, ora in rovina, facente parte del palazzo provinciale, provvisoriamente deliberato per L. 62,965.41 (V. N. 10 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bologna (6 maggio, ore 1 pom., unica e definitiva). — Appalto dei lavori per la sistemazione della sponda interna e per la costruzione di una scogliera a nucleo di buzzoni in difesa dei Froldi Malvasia e Mensa, a sinistra del fiume Reno, nel Comune di Sala Bolognese. Importo L. 68,853. Lavori compiuti in 90 giorni. Deposito L. 3500.

R. Prefettura della Provincia di Aquila (7 maggio, ore 10 ant., definitiva). — Appalto delle opere di costruzione di due varianti alla strada nazionale N. 47, dalla stazione ferroviaria di Sassa-Tornimparte alla porta romana di Antrodoco, la prima tra i ponticelli N. 50 e 52 (m. 436.79), e la seconda tra i ponticelli 53 e 55 (m. 377.19), provvisoriamente deliberato per la somma di L. 49,117.49 (V. N. 8 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Reggio Emilia (7 maggio, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale N. 38, da Aulla a Gualtieri, compreso tra il valico dell'Appennino, confine con la provincia di Massa Carrara e la Borgata di Migliara, della lunghezza di m. 46,684, escluse le traverse degli abitati di Collagna, Busana, Cervarezza, Croce e Bagnolo nei Monti, per l'annua somma di L. 27,580. Cauzione provv. L. 2500; definitiva mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Idem (7 maggio, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale N. 38, da Aulla a Gualtieri, compreso fra la Borgata di Migliara e la città di Reggio Emilia, della lunghezza di m. 33,447, escluse le traverse degli abitati di Casina, Pecorile e Puianello, per l'annua somma di L. 23,490. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Porto Maurizio (7 maggio, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) dell'unico tronco della strada nazionale N. 32, dalla strada provinciale del littorale, presso il ponte di Ventimiglia sul Roia, al confine francese, alla metà del ponte sul rio Vallone, della lunghezza di metri 21,178.55, per l'annua somma di L. 14,506.59. Cauzione provvisoria L. 3000; definitiva mezz'annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Comune di Teramo (9 maggio, ore 12 meridiane fatali). — Appalto per l'eseguimento di tutte le opere e provviste per la sistemazione e lastricatura del Corso S. Giorgio e del Corso di Porta Reale in Teramo, provvisoriamente aggiudicato per L. 84,368 20 (V. N. 14 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pesaro (10 maggio, ore 10 antim., definitiva). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura sul torrente Burano, presso Cagli, e di due tratti di strada di accesso lungo il tronco della Nazionale Flaminia N. 44, compreso fra Cagli e la fonte Santa Margherita, provvisoriamente deliberato col ribasso del 7.24 per cento sull'ammontare già ridotto di L. 102,655.80 (V. N. 10 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'impresa industriale italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera della grande travata metallica del nuovo Ponte sul Tevere in Roma in sostituzione dell'antico Ponte Rotto, per conto dell'On. Impresa Costruttrice Zschokke e Terrier.

Prefettura di Aquila. — L'appalto per la rettificazione e sistemazione del 3° tronco della strada nazionale n. 51 da Solmona a Ponte Titolo Giove, nell'asta del 14 aprile a Aquila, fu aggiudicato al signor Marcantonio Giuseppe, domiciliato a Solmona per la somma di L. 50,880.49 (V. N. 6 e 11 del *Monitore*).

Prefettura di Padova. — L'appalto per la fornitura degli attrezzi ed utensili, per difesa delle piene, nei magazzini idraulici delle 4 sezioni del circondario idraulico d'Este, nell'asta del 9 aprile a Padova, fu aggiudicato al signor Bonetti Luigi di Caterino domiciliato ad Este, per la somma di L. 45,406.08 (V. N. 4 e 13 del *Monitore*).

Prefettura di Salerno. — L'appalto per la costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria dalla piazza di Omignano al confine di Stella Cilento, nell'asta del 13 aprile, fu aggiudicato al signor Gorga Pietro, domiliato a Omignano, col ribasso del 14 0[0 sulla somma di L. 25,194 (V. N. 1 e 49 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° al 10 aprile 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio: Rete principale	4027	4006		
Chilometri in esercizio: » secondaria	423 4450	259 4265	185	—
Media in esercizio	4408	4216	192	—
Viaggiatori	1.457.972 10	1.299.455 25	158.516 85	—
Bagagli e Cani	75.941 00	73.124 10	2.816 90	—
Merci a G. e P. V. accelerata	319.357 23	266.029 06	53.328 17	—
Merci a P. V.	1.695.715 15	1.525.475 19	170.239 96	—
TOTALE	3.548.985 48	3.164.083 60	384.901 88	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 10 aprile 1887.*

Viaggiatori	33.742.055 86	32.190.455 89	1.551.599 97	—
Bagagli e Cani	1.678.417 61	1.583.416 61	95.001 00	—
Merci a G. e P. V. accelerata	8.191.090 15	7.892.646 54	298.443 61	—
Merci a P. V.	42.508.092 55	40.662.501 93	1.845.590 62	—
TOTALE	86.119.656 17	82.329.020 97	3.790.635 20	—

Prodotto per chilometro.

della decade	797 52	741 87	55 65	—
riassuntivo	19.537 13	19.527 76	9 37	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Febbraio 1887.

	Chil.	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	12	8.984 15	386 55	9.370 70
Torino-Lanzo	32	25.588 00	6.725 33	32.313 33
Settimo-Rivarolo	23	9.279 50	8.008 11	17.287 61
Santhià-Biella	30	22.168 94	19.673 90	41.842 84
Fossano-Mondovì	24	3.570 95	366 60	3.937 55
Sassi-Superga	3	536 90	—	536 90
TOTALE		70.128 44	35.160 49	105.288 93

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 1° al 10 Aprile 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	4.478 10	14.632 70	1.238 75	3.488 15	921 65	3.221 40	1.687 05	3.842 45	5.951 75	1.880 35	546 75
Bagagli	50 95	281 15	30 20	26 95	6 10	72 55	2 20	10 95	46 60	20 35	10 70
Merci Gr. Velocità	484 65	1.072 55	144 95	429 40	184 10	270 25	16 75	52 85	176 10	91 00	—
Id. Picc.Vel.Acc.	25 65	1.014 35	—	13 70	—	82 85	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	2.832 10	4.335 80	850 95	3.678 95	1.515 90	1.425 30	238 70	518 55	4.344 00	244 85	—
Totali	7.871 45	21.336 55	2.264 85	7.637 15	2.627 75	5.072 35	1.944 70	4.424 80	10.518 45	2.236 55	557 45

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dal 1° al 10 Aprile 1887 (*prodotto approssimativo*).

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1887	94.836 47	2.391 61	11.052 48	129.426 61	2.225 76	239.932 93
1886	115.295 70	2.497 15	9.232 34	107.213 43	1.886 88	236.125 50
Differenze	— 20.459 23	— 105 54	+ 1.820 14	+ 22.213 18	+ 338 88	+ 3.807 43
	Dal 1° Luglio 1886 al 10 Aprile 1887.					
1886-87	3.076.273 80	66.700 71	329.810 84	3.142.533 17	61.260 18	6.676.578 70
1885-86	2.736.247 15	61.766 99	286.884 01	3.064.087 97	59.765 30	6.208.751 42
Differenze	+ 340.026 65	+ 4.933 72	+ 42.926 83	+ 78.445 20	+ 1.494 88	+ 467.827 28

ANNUNZI

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XX — Sabato, 30 Aprile 1887 — Num. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

NUOVE OSSERVAZIONI
SULLA GALLERIA DI RONCO
DELLA FERROVIA SUCCURSALE DEI GIOVI

La controversia insorta fra l'Impresa assuntrice dei lavori di costruzione del 2° tronco della ferrovia succursale dei Giovi e l'Amministrazione dei Lavori Pubblici ha richiamato in questi ultimi tempi l'attenzione sulla galleria condotta a traverso l'Apennino, tra Mignanego e Ronco. Uomini illustri per ingegno e dottrina hanno pubblicato osservazioni e studi importantissimi sulla questione. Pure l'argomento non sembrami esaurito; ond'è che spinto unicamente dal dovere che ha ogni onesto cittadino di concorrere, per quanto sta in lui, al migliore andamento della cosa pubblica, mi sono deciso ad aggiungere qualche considerazione a quelle già note; tanto più che potrò così dare comunicazione di fatti nuovi, i quali, se convenientemente apprezzati, permetteranno di rendere più facile e meno dispendioso il compimento della suddetta galleria.

Sorpasserò sulle generalità già conosciute, nè mi occuperò di quanto riguarda i lavori di rivestimento. Tratterò solo della roccia attraversata, delle cause dei movimenti da essa derivanti e del modo di attenuarle.

La roccia attraversata è un argilloscisto più o meno calcarifero, entro cui stanno intercalati alcuni straterelli di un calcare bigio marnoso raramente continui, per lo più spezzati durante i sollevamenti e rimasti in frammenti isolati nello scisto. Questi calcari divengono più frequenti negli ultimi tre chilometri della galleria, verso l'imbocco nord, dove anche l'andamento stratigrafico è più favorevole alla stabilità del traforo che negli altri 5 chilometri verso sud. Però l'argilloscisto è sempre la roccia predominante; solo esso si manifesta più calcarifero colà ove gli strati calcari sono più numerosi.

La galleria di Ronco, della lunghezza di 8300 metri, è da diversi mesi tutta perforata, e per 7/8 trovasi già munita di rivestimento in muratura. Restano due tratte di circa 500 metri caduna, di cui una ha gli anelli deformati e rotti, e va rifatta; per l'altra non fu eseguito che l'escavo del cunicolo inferiore. La questione verte su queste due tratte. Occorre quindi esaminare con speciale cura quale ivi sia la natura della roccia.

Avendo avuto occasione di visitare ripetutamente gli escavi fin dal principio dei lavori e di esaminare a più riprese i campioni staccati via via dalla fronte d'avanzamento, ho potuto riconoscere che nella tratta di oltre 4 Km., compresa fra le finestre di Busalla e l'attacco sud, la natura della roccia ed il suo andamento stratigrafico non presentano variazioni sensibili. Con ciò non intendo affermare che lo scisto abbia sempre gli stessi caratteri, ma che le diverse sue modalità alternino a brevi intervalli tra loro; cosicchè non si può dire che in questa tratta la galleria incontri per qualche centinaio di metri una roccia che presenti condizioni di composizione e di struttura molto diverse da quelle che si verificano nelle altre parti della tratta stessa. Tuttavia è certo che fra i 1200 e 2500 metri dall'imbocco sud si manifestarono pressioni così potenti da deformare e rompere gli anelli di muratura già compiuti, nonchè le armature in legname poste a sostegno degli anelli pericolanti; mentre negli altri 3 Km. della tratta considerata, la galleria è rivestita di muratura e sta. Qual'è dunque la causa di quelle maggiori pressioni? L'Impresa la pone « nello stato di disaggregazione degli argilloscisti, risultato di un lungo e persistente lavoro geologico, e sopratutto nel rimaneggiamento, cui la roccia a più riprese andò soggetta ». Ora può essere che s'incontrino dei fossili *rimaneggiati*, dovuti cioè ad una data epoca geologica, e per qualche fenomeno accidentale rinserrati in un deposito di epoca posteriore; però non si intende che si possa dire *rimaneggiata* una serie rocciosa regolarmente stratificata di più centinaia di metri di spessore.

Ma lasciamo da parte quelle ed altre simili vaghe affermazioni poggiate più sull'interesse che su d'una base scientifica, e cerchiamo invece di renderci conto della natura intima e delle proprietà della roccia di cui si tratta.

Da una relazione del 6 corrente mese, scritta dall'ingegnere Mattirolo sugli studî da lui eseguiti nel laboratorio della R. Scuola d'Applicazione per gli Ingegneri di Torino sopra 4 campioni di scisto, presi nella tratta guasta, relazione che tra breve sarà resa di pubblica ragione, risulta che l'acqua igroscopica trovasi in quei campioni in piccola quantità, appena nella proporzione di 0,30 p. 0/0. Al microscopio, l'ing. Mattirolo ha trovato che « osservata in sezioni » sottili, normali alla scistosità, la roccia presenta confusa- » mente filamenti irregolari, scuri, aventi l'andamento

» della scistosità stessa e formanti una specie di reticolato » a piccolissime maglie molto allungate, includenti ele» menti cristallini trasparenti. In questi filamenti, costi» tuiti di sostanza argillosa e carboniosa, sono disseminati » minutissimi cristallini di pirite di ferro ». Ora, secondo le superficie di scistosità rappresentate nelle sezioni sottili dai suddetti filamenti, l'acqua e l'aria vengono capillarmente aspirate dalla roccia; ma l'aria e l'acqua, in condizioni favorevoli di temperatura, facilitano l'alterazione della pirite, dimodochè nell'idratazione delle parti marnose e nella detta alterazione risiedono, a parere dell'ingegnere Mattirolo e mio, le cause precipue del rigonfiamento dello scisto. È poi chiaro che l'assorbimento dell'acqua e la decomposizione delle piriti diverranno tanto maggiori quanto più lungo sara il tempo durante cui la roccia verrà lasciata allo scoperto e quanto maggiore saranno il calore e l'umidità dell'ambiente. Quindi i tre principali fattori del rigonfiamento sono il tempo, la temperatura, l'umidità.

Vediamo ora quale sia stato il valore di questi fattori nella tratta guasta.

Tempo. — Se appena eseguito lo scavo, la roccia fosse stata subito rivestita di muratura, è certo che il rigonfiamento non avrebbe avuto agio di manifestarsi e la galleria sarebbe riuscita solida. Invece, per le esigenze della perforazione meccanica (è noto che all'imbocco sud e solo in quest'imbocco, si fece uso della perforatrice ad acqua compressa, sistema Brandt) e per altre diverse ragioni, che non è qui il caso di esaminare, risulta dai quadri grafici dimostrativi dell'andamento del lavoro, che nella tratta guasta la roccia rimase allo scoperto più lungamente che in tutto il resto della galleria, e che per la maggior parte degli anelli fra l'escavo ed il rivestimento completo in muratura, decorsero non meno di sei mesi.

Temperatura. — Nei lavori dipendenti dall'imbocco sud, si è sempre lamentata una temperatura assai più alta che in tutti gli altri attacchi. Nell'ultima mia visita, effettuata nel giorno 13 del corrente mese, il termometro centigrado salì nel punto più caldo a 33°. La principale causa di questo grave inconveniente è stata, ed è tuttora, una insufficiente ventilazione, alla quale si sarebbe dovuto provvedere con mezzi tanto più energici in quanto che la tratta perforata a partire da questo imbocco fu di m. 2061, ossia più che doppia di quella escavata da caduno degli attacchi di Busalla, dove, dopo l'attacco sud, si compì il massimo lavoro. Ad accrescere il calore concorse non poco l'uso delle locomotive introdotte nella galleria per il servizio dei trasporti.

Umidità. — L'argilloscisto è una roccia impermeabile e di questa sua proprietà si ebbe una nuova prova nella tratta di cui si parla ove le infiltrazioni furono nulle od insignificanti. Ma questo favorevole stato di cose fu compromesso coll'uso delle perforatrici Brandt, in causa delle quali presso la fronte d'attacco si aveva sempre sul suolo della galleria un lago d'acqua; questa in contatto d'un'aria molto calda doveva dare molto vapore. Le locomotive provvedevano al resto.

Da quanto ho detto si ricava che nella tratta guasta la roccia rimase allo scoperto più lungamente che altrove e che inoltre essa si trovò, in causa del sistema di perforazione usato, inzuppata di acqua, ed in contatto con un'aria più calda e più umida che in qualunque altra tratta della galleria. In simili condizioni il rigonfiamento dello scisto dovette assumere il massimo valore dando luogo a pressioni e dislocamenti tali quali non si ebbero in alcuna altra parte del traforo. Dunque le difficoltà che si lamentano non sono dovute a forza maggiore, ma all'opera poco previdente dell'uomo.

Devo ora prendere in esame un fatto che nella galleria di Ronco si verifica con singolare costanza e di cui non fu, che io sappia, data una soddisfacente spiegazione. Ovunque avvengono dei movimenti, questi cominciano col manifestarsi e rimangono sempre più intensi nella parte di calotta situata a destra di chi risale la galleria, ossia verso levante. Negli archi rovesci, invece si osserva una spiccata tendenza a rompersi ed a sollevarsi nell'angolo occidentale, cioè in posizione diametralmente opposta alla regione di maggiore rottura della calotta. Questo modo di deformazione degli anelli dimostra evidentemente che nei punti suindicati le pressioni sono maggiori. Per renderci conto di questo fatto occorre ricordare che la roccia per la sua struttura già descritta, colle superficie di scistosità parallele alla stratificazione, può per ogni strato essere paragonata ad un libro composto di un numero grandissimo di pagine estremamente sottili. L'acqua penetrando tra una pagina e l'altra obbliga queste ad allontanarsi e l'alterazione della pirite disseminata tra le pagine, è causa di un maggiore allontanamento. Ora è chiaro che i movimenti risultanti da queste azioni devono avvenire in un senso normale alle pagine, ossia normale ai piani di stratificazione. Ciò posto è pure chiaro che le pressioni dipendenti da quei movimenti acquisteranno in galleria il massimo valore colà ove le superficie di stratificazione rīescono tangenti alla superficie esterna del rivestimento. E siccome gli strati inclinano fortemente verso est, così è sulla parte orientale della calotta e su quella occidentale del sott'arco che devono verificarsi, come in fatti si verificano, i massimi spostamenti.

Le azioni suddescritte valgono a spiegare un altro fenomeno, la cosidetta *triturazione* della roccia. Ed invero quando l'allontanamento delle pagine, favorito dal tempo, dalla temperatura e dall'umidità, diviene tale da vincere la loro aderenza, esse si distaccano le une dalle altre, e finiscono per ridursi allo stato di minute scaglie, ciò che appunto si osserva nella tratta guasta dove, come si è già dimostrato, i tre fattori « tempo, temperatura, umidità » raggiunsero il massimo valore.

Mi resta a dire di un altro argomento che ritengo di somma importanza, della ventilazione.

L'ingegnere Mattirolo ha trovato che se dopo aver lasciato lo scisto per un certo tempo nell'acqua lo si espone poi all'aria, quello non ha aumentato di peso. Ciò prova che l'acqua assorbita durante l'immersione non è trattenuta dalla roccia; così si spiega come lo scisto del soprasuolo possa non solo non spappolarsi, ma anche costituire dei rilievi a ripide pendenze, giacchè l'acqua di cui la roccia s'impregna durante le pioggie o le nevi, rimane poi espulsa nei periodi di siccità. Applicando questa proprietà della roccia all'interno della galleria, s'intende facilmente che sostituendo all'ambiente attuale, umido, caldo e quasi stagnante, una corrente d'aria molto attiva, quindi relativamente fresca ed asciutta, l'acqua già assorbita dalla roccia sarà in gran parte ripresa dall'aria. Ma sappiamo già che quell'acqua fu la causa prima di rigonfiamenti; per conseguenza eliminando in parte almeno la causa, scemeranno di molto gli effetti, cioè le pressioni e gli spostamenti si troveranno notevolmente diminuiti. Del resto è risaputo che in qualunque escavo sotterraneo, la questione dell'aeraggio s'impone sempre a chi dirige i lavori. È vero che, fino a che dall'imbocco sud si procedeva a foro cieco, una buona ventilazione sarebbe riuscita se non difficile, certo dispendiosa. Tuttavia sarebbe stato doveroso di affrontare risolutamente quei dispendi col fermo proposito di raggiungere lo scopo. Le condizioni delle cose mutarono poi radicalmente dopo la perforazione del nucleo esistente tra l'imbocco sud ed il pozzo N. 2, perforazione che ebbe luogo fino dal 23 novembre 1886. Ed invero fra il detto imbocco e l'orifizio del pozzo si ha una differenza di livello di 187 metri. Di più l'imbocco sud è sulla pendice meridionale del monte dei Giovi, mentre il pozzo N. 2 è aperto sul versante settentrionale dell'Apennino. In simili condizioni la ventilazione deve riuscire spontanea; tutt'al più occorrerà di regolarla. Disgraziatamente dal novembre a questa parte nulla si è fatto a tale intento e, come già dissi, nell'ultima mia visita, avvenuta pochi giorni addietro, il termometro segnava l'enorme temperatura di 33°. Se appena avvenuta la comunicazione col pozzo N. 2 si fosse approffitato di quel fatto per ventilare convenientemente la galleria, forse questa potrebbe già essere aperta all'esercizio. In ogni modo le trascuranze passate non potrebbero giustificare quelle eventuali avvenire. Il perdurare nell'attuale stato di cose avrebbe per effetto di accrescere le difficoltà e le spese. Si dia dunque *aria*, *molta aria* alla tratta guasta, e se i lavori saranno condotti con

mano energica e volonterosa di portarli a termine, la galleria di Ronco potrà, senza difficoltà troppo gravi, essere presto compiuta.

Genova, 26 aprile 1887.

Ing. L. MAZZUOLI.

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

NUOVO PROGETTO DEL MINISTRO SARACCO

Riservandoci di pubblicare la Relazione con cui l'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha accompagnato la presentazione alla Camera del suo nuovo progetto ferroviario, del quale abbiamo dato nel precedente numero un sommario resoconto, ne riproduciamo oggi il testo preciso. Eccolo:

Art. I. In aggiunta al fondo stanziato con la legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) per la costruzione delle ferrovie complementari, è autorizzata la maggiore spesa di lire 121,000,000 sul bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per il completamento e saldo dei lavori relativi alle linee ferroviarie indicate nella tabella annessa alla presente legge (1).

Art. II. Questa maggiore spesa verrà iscritta nel capitolo 134 del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, esercizio 1886-87 e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi nel modo seguente:

1886-87	L.	52,163,785
1887-88	»	20,000,000
1888-89	»	20,000,000
1889-90	»	20,000,000
1890-91 a saldo	»	8,836,215
	Totale L.	121,000,000

Fermo l'obbligo del reintegro a termini dell'articolo 9 della legge 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª) quella parte del fondo posto a carico del bilancio del corrente esercizio, il cui impiego fosse rimandato ai successivi esercizii, potrà essere prelevata per i pagamenti da farsi per le altre linee complementari, limitatamente però alle opere già impegnate a tutto il 30 giugno 1887.

La rimanente somma di lire 68,836,215, già prelevata dai fondi destinati ad altre linee complementari, verrà reintegrata ai detti fondi.

Alla maggior spesa afferente all'esercizio finanziario 1886-87 sarà provveduto mediante emissione di obbligazioni ferroviarie, ammortizzabili, nei termini della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

Art. III. In aggiunta alla somma di L. 2,500,000 stanziata nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici (cap. 134) esercizio 1886-87 per la costruzione della diretta Roma-Napoli, di cui all'articolo 34 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) ed alla legge 5 luglio 1882, n. 877 (serie 3ª), è autorizzata la maggior spesa straordinaria di 50 milioni di lire da ripartirsi nei seguenti esercizi:

1887-88	L.	16,500,000
1888-89	»	15,000,000
1889-90	»	14,000,000
1890-91	»	4,500,000
	Totale L.	50,000,000

(1) La pubblicheremo nel prossimo numero assieme alla *Relazione*. *(Nota della Redazione)*.

Art. IV. È parimenti autorizzata la maggior spesa straordinaria di L. 48,500,000 in aggiunta a quella di L. 500,000 stanziata sul bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici al capitolo 134, esercizio 1886-87, per la costruzione della linea Genova-Acqui-Asti di cui all'art. 11 della legge 5 luglio 1882, n. 875 (serie 3ª) che rimane approvata.

Questa maggiore spesa verrà ripartita sugli esercizi seguenti:

1887-88	L.	1,500,000
1888-89	»	3,000,000
1889-90	»	4,000,000
1890 91	»	7,000,000
1891-92	»	8,000,000
1892-93	»	10,000,000
1893-94	»	9,000,000
1894-95	»	6,000,000
	Totale L.	48,500,000

Nel bilancio dell'entrata verrà inscritta la quota annua di concorso che le provincie e gli altri enti interessati devono corrispondere in relazione al disposto dell'art. 11, secondo capoverso della citata legge 5 luglio 1882, e dell'art. 18 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

Art. V. Con legge speciale da presentarsi al Parlamento entro il novembre del corrente anno, si provvederà per i maggiori fondi occorrenti, e per la divisione in capitoli dello stanziamento annuo per le singole ferrovie complementari, di cui alla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

A cominciare dall'esercizio 1890-91 il relativo stanziamento annuale non sarà minore di 120,000,000 di lire da provvedersi per una somma non inferiore a venti milioni coi mezzi ordinarii del bilancio.

Art. VI. La sovvenzione annua stabilita dall'art. 2 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2ª) per ogni chilometro delle ferrovie in essa indicate, e per un periodo di tempo non eccedente i 35 anni, potrà essere aumentata da lire 1000 a 3000, ed essere portato da 35 a 70 anni il periodo di tempo per il quale potrà essere accordata a favore delle ferrovie pubbliche, che in avvenire saranno concesse in virtù dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

Con decreto reale saranno determinate le norme ed i criterii che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione.

Le Stazioni Ferroviarie di Torino

Il 21 corr., inaugurandosi le tornate della sessione ordinaria di primavera del Consiglio Comunale di Torino, l'egregio Sindaco cav. avv. Melchiorre Voli ha riferito sulla questione del riordinamento ferroviario, riguardante specialmente l'ubicazione delle stazioni e delle linee di circonvallazione, affinchè non impediscano lo sviluppo edilizio. A tal uopo, soggiunse, fu compilato un memoriale all'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, con cui il Municipio offre il concorso di studî e dell'opera del suo Ufficio tecnico. Le aperture della Magistratura municipale di Torino ebbero favorevole accoglienza da parte dell'on. comm. Massa, Direttore Generale della Mediterranea, il quale rispondeva recentemente con la seguente let-

tera che siamo lieti di riprodurre nelle sue parti essenziali, in cui sono formulate alcune proposte degne d'esser prese nella maggior considerazione.

« Le difficoltà, a tutti note, che quest'Amministrazione incontrò ed incontra tuttora nel disimpegnare il servizio in codesti scali, non possono non farmi associare pienamente colla S. V. Ill.ma nel riconoscere l'insufficienza di detti impianti non solo pei prevedibili aumenti di traffico, ma per gli stessi bisogni attuali dell'esercizio.

« D'altra parte mi è d'uopo far presente a V. S. che la Società, essendo solo esercente ed affittuaria delle linee, non può prendere, in proprio, alcuno dei provvedimenti necessari. Essa ha solo la facoltà di far conoscere al R. Governo le opere e le migliorìe richieste dallo sviluppo del movimento delle linee concessele e domandarne al Governo l'esecuzione.

« E questa Società non ha certamente mancato di preoccuparsi seriamente, com'era dover suo, dello stato attuale delle cose; nè ha tardato a far iniziare uno studio accurato dei provvedimenti necessari, affine di formulare un complesso di proposte concrete da sottoporsi al R. Governo.

« Tale studio è già a quest'ora abbastanza avanzato ed è informato ad un largo concetto generale che comprende i diversi punti della città e tien conto dei bisogni presenti e futuri. Esso costituirà, se attuato, un vero riordino generale. Le sue linee principali, che credo non saranno conosciute senza interesse dalla S. V. Ill.ma, si possono compendiare come segue:

« 1° Impiantare una nuova stazione nell'area posta al di là del punto dove si biforcano le linee d'Alessandria e di Modane. Tale stazione dovrebbe servire esclusivamente per le manovre e la sosta dei convogli, e quindi non sarebbe destinata ad alcun servizio che richieda contatto col pubblico;

« 2° Tolto alla stazione di Porta Nuova detto servizio di manovre e quindi il movimento di transito, tutte le aree, binari, fabbricati, piani caricatori, ecc., ecc., compresi i locali che ora servono per le officine da trasferirsi fra breve alle officine nuove, resteranno nel loro complesso pienamente disponibili pel servizio pubblico locale.

« A tal uopo i detti impianti, binari, fabbricati, ecc., dovranno essere radicalmente riordinati in guisa da renderli adatti alla natura del servizio cui la stazione rimarrebbe destinata;

« 3° Sopprimere intieramente l'attuale stazione di Porta Susa, attesa la somma difficoltà che s'incontrerebbe nell'ampliare nei modi necessari quella adesso esistente;

« 4° Impiantare in sua vece una nuova stazione al punto in cui la linea di Milano s'incrocia col viale Regina Margherita;

« 5° Mantenere il collegamento della stazione di Porta Nuova con questa nuova costruenda, mediante una galleria che seguirebbe il tracciato della linea attuale e principierebbe in vicinanza dell'incrocio della linea collo stradale di Orbassano, per terminare subito dopo il detto viale Regina Margherita, vale a dire al punto estremo della nuova stazione. Tale progetto offrirebbe il vantaggio di lasciare completamente sgombro tutto lo spazio attualmente occupato dal binario, e quindi di permettere la continuazione delle vie in direzione da est ad ovest.

« Come vede la S. V., il progetto in istudio è tale da soddisfare, come dissi, a qualsiasi prevedibile incremento di traffico, ma per i molti interessi che va a toccare e le diverse questioni che necessariamente solleverà in ordine ai piani edilizi della città, richiederà per la sua ultimazione il concorso anche dei delegati, cortesemente offerti da V. S., di codesto Onorevole Municipio.

« A tal uopo mi riservo di farlene uno speciale invito appena lo studio in corso sia più avanzato e concretato, come reputo opportuno di informare dello stato attuale della questione anche il R. Commissariato generale delle strade ferrate, affinchè, ove lo creda, possa esso pure delegare uno dei proprii funzionari ad assistere allo svolgimento del progetto stesso e quindi rendere più agevole e spedito l'esame che a suo tempo sarà chiamato di fare quel superiore Dicastero.

« Con la più distinta considerazione

« *Il Direttore Generale*
« M. MASSA ».

INDUSTRIA NAZIONALE

(Dal *Popolo Romano*)

Con passo lento, ma sicuro, l'Italia nostra va sempre avanti in fatto d'industria, ed oggi siamo lieti di poterci rallegrare per una nuova creazione, che ridonderà certamente a vantaggio e decoro del paese.

Intendiamo parlare delle nuove officine al Sarno in Castellammare di Stabia, dell'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli, le quali sono state inaugurate in questi ultimi mesi con molta serietà, e sono al certo fra le più importanti e grandiose che vi siano in Italia, niuna esclusa nel confronto.

Le officine al Sarno, già di proprietà della Ditta Aselmeyer Pfister e C., furono acquistate dall'Impresa industriale italiana allorquando dessa cedette alla Società anonima metallurgica Tardy-Benech il proprio Stabilimento succursale di Savona. Desse misurano quasi centomila metri quadrati di superficie, con circa ventottomila metri quadrati coperti, e sono rilegate alla stazione ed al porto di Castellammare con un binario speciale di proprietà dell'Impresa.

Alla sua specialità, già antica, della fabbricazione di ponti e tettoie, nella quale l'Impresa acquistò grandissima riputazione, ora dessa ha aggiunto vari altri rami d'industria, fra i quali primeggia la fabbricazione delle **locomotive**.

Per questa fabbricazione delle locomotive, l'Impresa industriale italiana è addivenuta ad una speciale convenzione con la *Fabbrica di locomotive di Winterthur* (Svizzera), la quale ha sempre goduto di una grande riputazione per l'esattezza e bontà de' suoi lavori, ed in unione con la detta fabbrica di Wintenthur, la quale ne è così rimasta garante per la parte tecnica, ha già assunto una importantissima fornitura di locomotive, e precisamente di tutte quelle occorrenti alla prima dotazione della rete delle *Ferrovie secondarie Sarde*.

Ora che gli ex-stabilimenti governativi di Pietrarsa e dei Granili sono passati alla dipendenza della Società delle ferrovie del Mediterraneo, e saranno quindi quasi totalmente assorbiti dalle grosse riparazioni del materiale mobile delle dette ferrovie, era venuta a mancare nel mezzogiorno d'Italia una industria, che diede già splendidi risultati dal punto di vista tecnico.

Con la creazione delle nuove officine al Sarno, l'Impresa

industriale italiana viene quindi a riempire un vuoto, e si è quindi resa benemerita delle industrie meccaniche del paese con questo fatto. Dessa però, per non creare ostacoli alle altre fabbriche di locomotive già esistenti in Italia, e specialmente al rinomato stabilimento Ansaldo e C., avrebbe deciso per ora di dedicarsi esclusivamente alla fabbricazione delle piccole locomotive di 12, 15, 20 e 25 tonnellate, destinate alle ferrovie secondarie ed ai trams a vapore, e limitando così il suo campo d'azione, spera di poter giungere in pochi anni a costituire una vera specialità italiana.

Del resto, oltre alle locomotive, l'Impresa industriale italiana ha assunto dalla Società delle ferrovie secondarie Sarde la fornitura non soltanto dell'intero *materiale mobile*, (vetture viaggiatori e carri merci), ma benanche del *materiale fisso* delle stazioni, degli *arpioni* e *chiavarde* per l'armamento di tutte le linee, nonchè la costruzione di tutti i *ponti metallici* e *tettoie* che occorreranno. E siccome trattasi di una rete ferroviaria che misurerà certamente 600 chilometri di lunghezza, questi lavori e queste forniture costituiscono una ingentissima massa, la quale permetterà alle officine del Sarno di ben sviluppare le proprie industrie.

L'Impresa industriale italiana ha anche impiantato nei suoi stabilimenti al Sarno una splendida officina per la lavorazione speciale dei cosiddetti infissi in ferro ed in legno, ed ha già assunto forniture importanti in questa sua nuova specialità.

L'Impresa essendo sostenuta finanziariamente da potenti Istituti di Credito, fra i quali primeggiano la Banca Generale, la Società di Credito Meridionale ed il Banco di Napoli, non vi è da dubitare che ad essa non mancheranno mezzi pecuniari per far fronte al progressivo sviluppo industriale delle sue nuove officine al Sarno; nè dal lato tecnico ed amministrativo saranno minori i progressi, essendovi sempre alla testa quell'operoso, intelligente ed anche brillante direttore che è il comm. Alfredo Cottrau, a cui si deve la fondazione nel mezzogiorno delle importanti officine meccaniche dell'Impresa industriale.

LE LINEE A SCARTAMENTO RIDOTTO

La questione delle ferrovie a scartamento ridotto è dappertutto all'ordine del giorno. I paesi che hanno già una rete a maglie serrate, sono convinti che non si può estenderla di più che adottando dei principii di stretta economia nella costruzione e nell'esercizio.

È interessante accennare le condizioni stabilite nei capitolati d'oneri delle ferrovie economiche e soprattutto le formole accettate nei contratti d'esercizio, poichè, in frequenti casi le linee costrutte sia da una grande Compagnia, come da una Compagnia particolare, sono affidate a un esercente.

Questo è il caso per la rete brettona in Francia, costrutta dalla Compagnia dell'Ovest, e il cui esercizio è da questa dato in affitto alla Società Generale delle Ferrovie Economiche. La rete brettona, d'una estesa di circa 338 chilometri, comprende le linee da Carhaix a Morlaix-Guimgamp; Paimpol-Saint-Meen a Loudeac e a Carhaix; Guimgamp a Carhaix, concesse a titolo definitivo, e le sezioni da Carhaix-Rosporden e Carhaix a Chateaulin, concesse pure a titolo definitivo.

Le principali condizioni tecniche della costruzione della rete sono: binario unico a scartamento di un metro; raggio delle curve diminuito a 150 metri, e la parte rettilinea tra due curve in senso contrario è ridotta a 40 m.; si potrà discendere al disotto di questi limiti, su certi punti in cui l'Amministrazione superiore lo giudicasse necessario per evitare spese eccezionali.

Le pendenze potranno raggiungere il 20 per mille. la parte orizzontale tra due pendenze si terrà di 60 metri. Peso delle rotaie chilogrammi 22.

L'esercizio della rete brettona, costruita dalla Compagnia dell'Ovest in queste condizioni, è ceduta alla Società Generale delle Ferrovie Economiche per contratto del 5 marzo 1886, approvato dal Governo e inserito nel *Journal officiel* del 17 marzo 1887 (1).

Il sistema ammesso in questa convenzione, differisce da quello adottato in altri trattati d'esercizio. Non si tratta di un *forfait* assoluto e di una formula fissa, per es., un minimo di 3,000 fr., più il 33 per 0|0 del prodotto lordo; si tratta piuttosto di un esercizio da buon padre di famiglia, o meglio, degli interessi comuni, ma con certe clausole che prevengono gli abusi e stimolano l'emulazione dell'affittavolo.

Ecco l'analisi delle clausole essenziali del contratto.

La Compagnia dell'Ovest consegnerà alla Società Generale delle Ferrovie Economiche le linee completamente ultimate, munite del materiale rotabile, del mobiglio e degli utensili riconosciuti necessari all'esercizio. La Società Generale delle Ferrovie Economiche, che chiameremo l'esercente per facilitare questa narrazione, si sostituisce, in ciò che concerne l'esercizio, alla Compagnia dell'Ovest. Esso applicherà le tariffe create o da crearsi dalla Compagnia dell'Ovest, che si riserva di apportarvi tutte le modificazioni che giudicasse utili nel pubblico interesse, e di regolare l'esecuzione del servizio secondo le sue proprie convenienze.

L'esercente avrà l'uso libero e gratuito delle stazioni comuni. Il servizio dei viaggiatori, delle merci, del trasbordo e del telegrafo sarà fatto per cura ed a spese della Compagnia dell'Ovest. L'esercente pagherà alla Compagnia dell'Ovest un cànone di 20 centesimi per ogni tonnellata di merci manipolate nelle stazioni comuni.

L'esercente verserà alla Compagnia dell'Ovest i prodotti, di qualunque natura, che avrà ottenuti; le spese d'esercizio saranno prelevate dall'esercente sulle somme così incassate. In caso d'insufficienza, l'esercente potrà reclamare ogni mese, dalla Compagnia dell'Ovest, un pagamento che completi il dodicesimo delle spese previste per l'annata, mediante deduzione del 10 per 0|0.

Il conto dei prodotti e delle spese dell'anno, terminante il 31 dicembre, verrà regolato provvisoriamente, tra le due Compagnie, il 10 marzo; sarà regolato definitivamente prima del 31 dicembre seguente.

Come abbiamo detto, l'esercente verserà alla Compagnia dell'Ovest tutti i prodotti, questa pagherà tutte le spese, comprendendovi le spese dell'Amministrazione Centrale, a Parigi, fissate a *forfait* al 5 per 0|0. Tuttavia, le spese d'esercizio non potranno oltrepassare, per treno-chilometro, i prezzi seguenti: se la circolazione corrisponde a tre treni regolari per giorno, in ogni senso, fr. 1,40, senza che la rimunerazione annuale sia inferiore a fr. 3,000 per chilometro di linea. Per ogni circolazione

(1) Indichiamo la data precisa per norma di coloro che desiderassero conoscerne il testo.

di treni regolari in più fr. 0.70. Questi due prezzi saranno provvisoriamente portati a fr. 1.50 e fr. 0.75 per treno-chilometro fino a che la rete esercitata raggiungerà i 200 chilometri.

Allo scopo di interessare l'esercente all'aumento del traffico, la Compagnia dell'Ovest gli rilascierà il 5 per 0[0 dei prodotti lordi del traffico, dedotte le imposte. Dippiù, la Compagnia dell'Ovest assegna all'esercente un premio di economia sulle spese, eguale alla metà della differenza tra il *maximum* risultato dei prezzi sopra indicati, e la spesa reale. Il calcolo sarà fatto per l'insieme delle linee.

Su questo premio d'economia sarà prelevato, prima della divisione, il 20 per 0[0 dell'ammontare per costituire un fondo di riserva, che resterà nelle mani della Compagnia dell'Ovest e frutterà un interesse pari al tasso medio dei titoli della Compagnia. Questo fondo di riserva non potrà oltrepassare i fr. 200,000.

I lavori di primo impianto, ingrandimenti, nuove stazioni, binarii di stazionamento, raccordamenti di offficine, lavori di consolidamento, di finimento, e altri, da eseguirsi dopo la consegna delle linee, saranno eseguiti dall'esercente a spese della Compagnia dell'Ovest, sui progetti da essa approvati. L'aumento dell'effettivo del materiale rotabile, riconosciuto necessario, sarà effettuato dalla Compagnia dell'Ovest ed a sue spese.

Il contratto d'affitto ha una durata di 21 anni; gli inventarii per la consegna delle linee sono fatti in contradditorio.

La Compagnia dell'Ovest si riserva di annullare il trattato in qualunque epoca, dopo spirati i primi 5 anni e prevenendo la Società Generale delle Ferrovie Economiche un anno prima. L'indennità da accordarsi all'esercente sarà, per ciascuno degli anni ancor da trascorrere, eguale alla metà del benefizio medio, realizzato durante gli anni scorsi. Reciprocamente l'esercente si riserva di annullare il contratto nelle medesime condizioni, ma senza indennità.

Ecco, a grandi tratti, la convenzione stipulata tra la Compagnia dell'Ovest, costruttrice e proprietaria della rete brettòna, e la Società Generale delle Ferrovie Economiche, che ne ha in affitto l'esercizio. Applicato con buona fede, del che non si può dubitare, avuto riguardo alla rispettabilità delle due parti, questo contratto deve dare vantaggiosi risultati, ed è considerato a servire di tipo, quando si tratterà di assicurare l'esistenza delle linee secondarie.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ieri (29) si riunì a Milano il Consiglio d'Amministrazione della Società per le S. F. del Mediterraneo. Presiedeva il conte Belinzaghi ed erano presenti venti consiglieri, oltre il Direttore generale e parecchi sindaci.

Il Presidente comunicò innanzi tutto essersi disposto per eseguire, in principio di maggio, il versamento della quota bimestrale di prodotto dovuta al Governo.

Presе poi la parola il Direttore generale comm. Massa riferendo sulle pratiche trattate durante il suo recente soggiorno a Roma e concludendo che alcune delle più importanti questioni pendenti col Governo sembrano avviate ad una soddisfacente soluzione. Si trattenne specialmente sul rimborso dei crediti sociali e sulle provviste di materiale rotabile, annunciando la gara indetta fra Ditte nazionali per altri mille carri da merce (vedi le *Informazioni* del numero precedente) e l'autorizzazione avuta di provvedere, occorrendo, ai più urgenti bisogni col prendere a nolo altri veicoli, oltre quelli che già si hanno.

Venendo chieste notizie sulla direttissima Roma-Napoli, il comm. Massa rispose che la domanda di un credito di 50 milioni, oltre i 2 1[2 già stanziati per quella linea, testè presentata alla Camera dal Ministro dei lavori pubblici, fu fatta in base agli studî compiuti dalla Società, che qualche lavoro è anche già in corso, eseguito coi fondi e colle norme dell'allegato *B*, ma che finora la Società non ebbe nessun invito per assumere la costruzione. Soggiunse che il forte movimento già esistente fra i due grandi centri di Roma e Napoli rende ormai indispensabile la duplicazione del binario sulla linea che li unisce: era naturale poi che si profittasse dell'occasione per rettificarne il tracciato in quelle tratte dove è soverchiamente tortuoso o dove eccessive sono le pendenze. Riguardo alla esecuzione, avvertì sembrargli indispensabile che il Governo prenda accordi colla Società, appunto perchè, trattandosi per la maggior parte di raddoppiamento di binarî su linea già aperta, è impossibile che l'esercente di questa non abbia alcuna ingerenza in lavori che possono interessare la regolarità e sicurezza del suo esercizio.

Su questo argomento il Consiglio approvò le idee esposte dal Direttore generale, incoraggiandolo ad adoperarsi in ogni miglior modo perchè venga assicurata la pronta esecuzione delle rettifiche e dei raddoppiamenti di cui sopra.

Il Consiglio diede poi pieni poteri al suo Ufficio di Presidenza per trattare e concludere nel miglior interesse della Società, qualora questa fosse chiamata dal Governo a prestarsi per l'emissione ed il collocamento di obbligazioni ferroviarie.

><

Sappiamo che vennero completati i Collegi arbitrali incaricati di risolvere le eventuali controversie tra lo Stato e le Società ferroviarie colla nomina a terzo supplente, ossia Vice-Presidente dei Collegi stessi, del signor comm. Ghiglieri, presidente di sezione alla Cassazione Romana.

><

Con Decreto Ministeriale del 25 spirante mese venne approvata la spesa di L. 120,020 per l'impianto di un parco vagoni in Stazione di Palo. I relativi lavori, che erano stati autorizzati d'urgenza, sono anzi già compiuti in base al progetto studiato dalla Società esercente la rete Mediterranea. Trattasi di un fascio di sette binarî, oltre quello d'entrata e di manovra, capace di 340 carri. Per tal modo la Stazione di Roma viene ad avere un deposito succursale a meno di 50 chilometri di distanza, e precisamente sulla linea di Pisa, dove più spesso accadeva, nelle epoche di maggior movimento, che i treni, non potendo essere ricoverati allo scalo di Roma, producevano ingombri nelle Stazioni vicine.

><

Ci informano che la predetta Società ha disposto per lo studio di un progetto per l'impianto di un parco binarî, destinato al ricovero e alla manovra dei veicoli, all'ingresso della Stazione di Torino, P. Nuova.

><

Il R. Ispettorato generale ha autorizzato la Società Mediterranea a stipulare uno schema di contratto colla Ditta in liquidazione Raggio, Ratto e Tassara di Voltri per affidarle a trattativa privata la fornitura delle molle occorrenti ai mille carri da merce messi in gara nazionale, come

già annunciammo, pel 7 maggio p. v., ed ai prezzi seguenti:

Molle di sospensione a balestra (tipi *a* e *d*) L. 37.90 al quintale;

Molle di trazione a bovolo, L. 34.90.

La consegna si farà, franca su vagone, in Stazione di Voltri.

><

Pel 4 maggio p.v. è fissata l'apertura del tronco Agropoli-Vallo della nuova linea Eboli-Reggio (litoranea).

Questo tronco misura chilometri 20.850 e comprende la fermata di Tarchiara e le tre Stazioni di Rutino, Omignano e Vallo. Il raggio minimo delle curve è di m. 300. La pendenza massima è del 16 p. 0|00. Il punto più elevato sul livello del mare trovasi a m. 127.50, in corrispondenza alla grande galleria di Rutino.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato delle ferrovie il progetto completo per la sistemazione, il riordinamento e l'ampliamento dei binari pel servizio del traffico a Sampierdarena, progetto che è in correlazione con quello per l'allargamento del viadotto di Voltri, e coll'altro, ora in corso di esecuzione, del nuovo deposito locomotive.

La spesa occorrente per l'esecuzione di tutti i lavori, meno l'impianto degli apparati centrali Saxby e Farmer, per i quali è preventivata la somma di L. 202,000, ammonta a L. 513,000.

><

Ci viene assicurato che le tre principali Amministrazioni ferroviarie avrebbero di comune accordo deciso di non secondare la domanda avanzata dalla Presidenza della Lega Italiana fra le Società di mutuo soccorso dei commessi di commercio per ottenere speciali ribassi sul trasporto personale e del bagaglio.

A questa determinazione le predette Amministrazioni sarebbero addivenute per la considerazione che, accogliendo la domanda, si creerebbe un precedente facilmente invocabile da altri; e si darebbe luogo ad una quantità di abusi contro i quali sarebbe assai difficile il premunirsi. D'altra parte poi le Amministrazioni ferroviarie credono di aver provveduto sufficientemente in proposito coi biglietti di andata e ritorno, con quelli per viaggi circolari e di abbonamento, e coll'ammettere come bagaglio il trasporto dei campioni.

><

Sappiamo che la Camera di Commercio ed Arti di Torino, a nome della Rappresentanza commerciale, ha fatto calda istanza al Ministro dei Lavori pubblici perchè voglia prendere in benigna considerazione il rapporto, steso da speciale Commissione e seguito dalla rispettiva deliberazione della Camera stessa, circa l'apertura di nuovi valichi attraverso le Alpi occidentali. La Camera domanda che sia sospesa ogni deliberazione intorno ai nuovi valichi ferroviari internazionali fino a che non si siano raccolti tutti gli elementi necessarî per decidere con equanimità e piena cognizione di causa, quale progetto abbia a preferirsi.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi l'atto di sottomissione della Impresa Bianchi con cui verrebbero risolute alcune vertenze insorte riguardo alla costruzione del tronco da Messina a Saponara della ferrovia Messina-Patti-Cerda, a condizione però che nell'atto stesso siano introdotte le modificazioni ed aggiunte suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici.

><

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate, in seguito alle variazioni avvenute nella sua composizione, rimane costituito come segue:

Di Lenna comm. ing. Giuseppe, Regio Ispettore Generale, *Presidente*.

Ispettori del Genio Civile incaricati delle funzioni di Ispettori Superiori. — Ferrucci comm. prof. Antonio, Borgnini comm. ing. Giovanni, Schioppo comm. ing. Vincenzo, Artom comm. ing. Emanuele, Passerini comm. ing. Dionisio.

Ispettori Superiori effettivi. — Ottolenghi comm. ing. Vittorio, Plancher comm. Emilio, Bussi comm. ing. Gabriele, Braida comm. Luigi, Scarlata comm. Filippo, Vivaldi comm. Attilio.

Ispettori Capi aggregati. — Fossati comm. ing. Felice, Caroggio cav. ing. Carlo.

Aggregati in virtù dell'art. 4° del Regolamento approvato col Regio Decreto 22 ottobre 1885, N. 3616 (serie 3ª). — Fenoglio comm. avv. Bernardo.

Il Direttore Generale dei Ponti e Strade.

Il Direttore Generale delle Opere Idrauliche.

Segreteria del Comitato (esclusi gli affari di personale). — Mucci cav. dott. Innocenzo, *Segretario*.

><

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale delle ferrovie il progetto esecutivo della tratta Casalbuono-Lagonegro e il progetto di massima per la tratta Lagonegro-Castrocucco.

Il primo progetto è sviluppato in tutti i particolari come progetto esecutivo. Il tronco cui si riferisce misura metri 13,500, e, tenuto conto del costo di un piano orizzontale, lungo m. 300 circa, a doppio binario per lo scambio dei treni al punto culminante della linea, la spesa ritenuta necessaria per la esecuzione dei lavori ammonta alla somma di L. 14,775,000.00, per la quale la Società predetta sarebbe disposta di provvedere alla costruzione del tronco a *prezzo fatto*.

Il secondo progetto è studiato in via di massima, secondo due ipotesi: l'una cioè con pendenza massima del 25 per mille; l'altra con pendenze limitate al 20 per mille. Il secondo studio, per quanto non molto dissimile dal primo, presenta pur tuttavia in suo confronto i seguenti vantaggi:

a) Si trova in migliori condizioni di stabilità perchè asseconda meglio il terreno naturale, evitando i terreni franosi;

b) Può essere eseguito in un tempo minore, poichè, per la ragione di cui sopra, viene diminuita l'importanza delle opere d'arte e delle gallerie in ispecie;

c) È messo in migliori condizioni di esercizio, poichè colla eliminazione delle lunghe gallerie la linea si svolge più all'aperto;

d) Colla stabilità della linea e la minor pendenza si ha una maggiore potenzialità ed una maggior virtualità di trasporto.

Si avrebbe, è vero, un maggior percorso di tre chilometri che resterebbe però compensato dalla maggiore velocità che si potrebbe assegnare ai treni.

La spesa non sarebbe granchè maggiore di quella che occorrerebbe per eseguire il progetto secondo il primo tracciato.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto meritevole della ministeriale approvazione il progetto di appalto presentato dalla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la costruzione del tronco da Fratte a Capezzano, della linea Salerno-S. Severino. La lunghezza di questo tronco è di metri

3552.07, e l'importo complessivo dei relativi lavori ammonta a L. 4,440,150.00. Nel tronco stesso è compresa la costruzione di una grande galleria elicoidale denominata Fratte, la quale misura m. 2396.00.

><

Il Consiglio stesso ha approvato il progetto di appalto per la provvista degli scambi e dei meccanismi fissi occorrenti per alcune stazioni della linea da Cuneo a Mondovì. La somma di appalto rileva a L. 46,845.

><

Ci informano da Bologna che la Deputazione provinciale di Reggio-Emilia, concessionaria della ferrovia Scandiano-Sassuolo, avrebbe fatta domanda al Ministero dei lavori pubblici per ottenere la proroga di 12 mesi al termine stabilito nella Convenzione di concessione per dare ultimati i lavori della linea, il quale termine scadrebbe con tutto il mese di maggio p. v.

><

Riceviamo da Bologna le seguenti informazioni intorno al modo con cui procedono i lavori in corso di costruzione di talune linee ferroviarie di 4ª categoria nelle provincie dell'Emilia.

I. Linea *Ferrara-Suzzara:* da Suzzara a Schivenoglia (Km. 29) i lavori sono compiuti tanto per il corpo stradale, quanto per i fabbricati e per l'armamento. Da Schivenoglia a Magnacavallo (Km. 7) i lavori sono sospesi, sempre in attesa della definizione della lunga vertenza relativa all'innesto della linea colla Bologna-Verona nella località di Poggio Rusco. Nel tratto successivo da Magnacavallo a Sermide (Km. 9.800) il corpo stradale ed i fabbricati sono ultimati.

Nel tronco Sermide-Ferrara i movimenti di terra sono pressocchè ultimati, salvo poche lacune. Su questo tronco sono eseguiti 63 manufatti; i fabbricati per le stazioni di Sermide, di Bondeno e della fermata di Felonica sono compiuti, meno che nei lavori di finimento, e sono del pari ultimate 18 case cantoniere.

Per il ponte sul Panaro si procede alle opere preparatorie per le fondazioni ad aria compressa, che quanto prima saranno principiate.

II. Linea *Modena-Vignola:* i movimenti di terra sono quasi ultimati lungo il primo tronco da Vignola a Spilamberto, lungo il quale sono anche portati a termine i fabbricati delle stazioni estreme. Le opere d'arte procedono regolarmente e con discreta energia.

Lungo il 2° tronco da Spilamberto a San Donnino sono quasi completate le pratiche per le espropriazioni, è eseguito il tracciato della linea e sono iniziati i lavori per i movimenti di terra. Continua l'approvvigionamento della ghiaia per la massicciata, e trovansi pure in provvista circa 2000 traversine.

III. Linea *Reggio-Guastalla-Carpi:* il tronco da Reggio a Novellara è in esercizio. Fra Novellara e Guastalla si è lavorato con tutta attività alla ultimazione dei lavori indispensabili all'apertura dell'esercizio del tronco, sicchè la Deputazione provinciale, concessionaria della linea, ha potuto domandare ed ottenere la visita di ricognizione della medesima, la cui apertura dovrebbe aver luogo quanto prima.

Lungo il tronco da Correggio a Carpi i lavori subirono qualche rallentamento a causa della variante proposta per la costruzione del ponte sul Canale demaniale di Secchia ed a causa delle pratiche, ora concluse, per l'innesto della linea in quella Mantova-Modena, alla stazione di Carpi. Il tronco Correggio-Carpi non potrà essere ultimato che verso la fine dell'agosto p. v.

IV. *Linea Bologna-Budrio-Porto Maggiore con diramazione per Massalombarda.* — Proseguono attivamente i movimenti di terra per la formazione del corpo stradale, piazzali delle stazioni, ecc., tanto sulla linea principale che per la diramazione. Nel primo e secondo tronco (chilometri 47) da Bologna a Porto Maggiore le opere d'arte minori sono ultimate. Dei manufatti speciali con travata metallica, manca da ultimare il solo ponte sul Reno, pel quale la travata è in parte montata. Si è posto mano alla erezione delle stilate del ponte, cominciando da quelle che cadono in golena, mentre per le altre converrà attendere l'asciutto del fiume.

Nel terzo tronco Budrio-Porto Maggiore si devono ancora costruire alcuni ponticelli ed acquedotti ai quali sarà presto provveduto. La travata metallica pel ponte sul Sillaro è montata ed in parte varata; si attendono le occorrenti due stilate per proseguire il lavoro. Le cantoniere ed i casotti da guardiano sono ultimati tanto sulla linea principale che sulla diramazione. Si lavora con alacrità alla costruzione dei fabbricati per la stazione di Medicina e nei lavori di finimento delle altre stazioni. L'armamento raggiunge 47 chilometri di binario completo compresi i raddoppiamenti nelle stazioni; e continua la provvista di ghiaia, rotaie e traversine per la sua prosecuzione.

I lavori del primo tronco della linea da Bologna a Budrio (chilometri 16) sono oramai ultimati, sicchè è a ritenersi che la sua apertura all'esercizio potrà aver luogo entro il prossimo mese di maggio.

><

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate Meridionali, per appagare in qualche modo i desideri manifestati dalla Camera di Commercio ed Arti di Ancona e fare ad un tempo cosa gradita al Ministero, ha fatto proposta al R. Ispettorato generale delle strade ferrate di estendere la tariffa locale, n. 214, piccola velocità, anche ai trasporti di carbon fossile in partenza da Ancona e destinati a Rimini, nella lusinga che una parte dei trasporti medesimi che ora seguono la via marittima, possa essere attratta al traffico ferroviario.

Il provvedimento di cui trattasi dovrebbe però effettuarsi solo in via di esperimento e per la durata di un anno, salvo ad abrogarlo quando non si ottengano gli scopi desiderati.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, considerata la grande importanza che per l'agricoltura nazionale avrebbe un maggiore e più razionale sviluppo della frutticoltura e della orticoltura, si rivolse al Ministero dei Lavori Pubblici per conoscere se reputasse in massima conveniente di studiare una tariffa a prezzo ridotto pel rapido trasporto di quelle derrate, essendo naturalmente questo uno degli aiuti più invocati dai produttori. In una ipotesi favorevole. il Ministero di Agricoltura e Commercio studierebbe a quali mezzi si dovrebbe ricorrere per promuovere i trasporti di che trattasi dai centri di produzione a quelli più vicini di consumo nell'interno del regno ed all'estero.

><

Nelle adunanze ieri tenutesi dal Comitato e dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1° Colla Ditta Hermann Lüthy di Genova per fornitura di olio minerale per untura veicoli per la stagione estiva. Importo L. 6,740;

2° Colla Ditta Della Carlina e C. di Milano per appalto costruzione di ponticelli e sottovia sul tronco Roma-(San Paolo)-Ponte Galera per il raddoppio del binario. Importo L. 20,800;

3° Colla Ditta Lancini Giuseppe e C. di Milano per fornitura e posa in opera dell'impalcatura metallica ed accessori pel sovrapassaggio della strada provinciale Vigentina in corrispondenza della 2ª tratta della nuova linea di circonvallazione di Milano. Importo L. 40,000;

4° Colla Ditta L. H. Guéret di Cardiff per fornitura di 4000 tonnellate di carbone a L. 23.70 alla tonnellata. Importo L. 94,800;

5° Colla Ditta Mercaldi Nicola di Civitavecchia per appalto lavori occorrenti alla costruzione del secondo binario fra Roma (San Paolo) e Ponte Galera. Importo L. 241,200 circa.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo:

L. 5,100 pei lavori di consolidamento del tratto di ferrovia in frana fra i Km. 88.588 e 88.618 della linea Napoli-Metaponto;

L. 1,640 per riparare ai danni cagionati dalle piene dei torrenti Esaro e Turbolo del 7 gennaio scorso sulla linea Sibari-Cosenza;

L. 6,600 per l'impianto di una bilancia a ponte di 30 tonnellate, pel prolungamento di un binario morto e per la sistemazione del piano caricatore nella stazione di Cropani, sulla linea Taranto-Reggio;

L. 1,500, maggior spesa, oltre quella già approvata, occorrente pei lavori di consolidamento della trincea al Km. 174.905 della linea Napoli-Metaponto.

L. 24,200 occorrente per la esecuzione di gettate di massi a difesa della ferrovia dalle corrosioni del Tanaro sulla linea Genova-Torino presso la stazione di Annone;

L. 427.35, quota-parte a carico dello Stato, della spesa occorrente per la ricostruzione con lastre di pietra del pavimento in asfalto del piano cariratore di Valenza.

><

Sappiamo che la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per appalto lavori d'ampliamento locali pel servizio merci grande velocità in arrivo a Roma. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 antimeridiane del 10 maggio p. v.

><

Ci consta che fu approvato dal Comitato della Mediterranea il contratto colla Ditta Aristide Perucca per la istituzione in Roma di una Agenzia per la vendita di biglietti ferroviari e per fornire al pubblico le informazioni desiderate circa il servizio dei viaggiatori, sia interno che internazionale.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sue recenti tornate ha preso, fra l'altre, le seguenti deliberazioni:

1. Approva la dichiarazione di pubblica utilità per l'ampliamento della città di Modena dal lato di Levante.

2. Accoglie la dimanda di Vanni Marsaglia dichiarando di pubblica utilità la costruzione di un acquedotto in servizio della città di Chioggia (Venezia).

3. Ammette con alcune avvertenze il Capitolato speciale d'appalto per sistemazione delle due sponde del Tevere dal Mattatoio al Ponte Elio, in Roma.

4. Accoglie la domanda della Società delle ferrovie secondarie di Sardegna per deviare in due punti la strada Nazionale N. 88 fra Tetti e Tempio (Sassari).

5. Approva i progetti definitivi dei tronchi Macomer-Silanus e Silanus-Tirso della linea Macomer-Nuoro.

6. Approva la proposta di variante al tronco Cagliari-Licci per disporre la stazione di Soleminis più prossima all'abitato lungo la linea Cagliari-Isili.

7. Approva il progetto per l'impianto di un binario d'incrocio in stazione di Pieve di Sori lungo la linea Genova-Spezia.

8. Approva il progetto per le spese di completamento pel tronco Saponara-S. Filippo della ferrovia Messina-Patti-Cerda.

9. Approva la domanda della Società della Tramvia Roma-Tivoli per variare la composizione dei treni.

10. Approva il progetto di ferrovia privata di seconda categoria dalla Miniera di S. Arcangelo in Mercole e Morgnaud alla stazione di Spoleto.

11. Approva le varianti al progetto di tramvie a vapore da Torretta a Mombello.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società per le strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Regio Ispettorato generale delle ferrovie, per ottenerne l'approvazione, il progetto per il raddoppiamento del tronco da Pontegalera a Palo, della linea Roma-Pisa. Il preventivo della spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 1,271,000, la quale va suddivisa nelle seguenti categorie di opere. 1. Movimenti di terra L. 196,000. — 2. Opere murarie L. 97,000. — 3. Travate metalliche L. 81,300. — 4. Massicciata L. 237,800. — 5. Armamento L. 626,200. — 6. Direzione, sorveglianza, liquidazioni L. 43,000.

La detta Società ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il preventivo della spesa di lire 114.000 occorrente per il rifacimento in acciaio, col modulo V, 4, di m. 3313,50 di binario mod. V, 2, in ferro, in stazione di Civitavecchia e di N. 13 deviatoi, stesso modello nella medesima stazione.

Altro preventivo sottoposto alla approvazione governativa dalla Società predetta riguarda la spesa di L. 79,000 occorrente per la costruzione di dighe al torrente Calopinace al km. 471,150 fra le stazioni di San Gregorio e di Reggio-Calabria, lungo la linea Taranto-Reggio.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale delle ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici per la superiore approvazione i seguenti progetti:

Sostituzione delle attuali chiusure dei passaggi a livello lungo i tronchi Giulianova-Vasto e Pescara-Popoli L. 5273.

Costruzione del fabbricato scaldapiedi nella stazione di Ancona L. 6840.

Impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Seriate L. 44,000.

Ricarico della massicciata sul tronco Porto Civitanova-Pausola L. 5100.

La detta Direzione ha chiesto l'approvazione governativa per la spesa di L. 44,000 e pel progetto esecutivo dei lavori occorrenti per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Seriate della linea Milano-Bergamo-Peschiera.

Ferrovia Chivasso-Casale. — Come avevamo preannunciato, oggi, 30, si apre al pubblico esercizio la nuova linea Chivasso-Casale, di cui abbiamo dato i particolari nel precedente numero. Il servizio si farà con tre treni in ciascun senso. Contrariamente a quanto fu annunciato da qualche giornale, l'apertura ha luogo senza alcuna festa d'inaugurazione.

Ferrovia Novara-Gozzano-Domodossola. — Oggi pure ha luogo senza alcuna solennità l'apertura all'esercizio pubblico del tronco Orta Miasino-Gravellona Toce, della linea sopradetta, con un servizio di tre treni in ciascun senso.

Ferrovia Cerda-Cefalù. — Il 20 corrente venne aperto all'esercizio il tronco ferroviario Cerda-Cefalù.

Coll'apertura di questo tronco, il capoluogo di circondario Cefalù è congiunto con Palermo, capoluogo di provincia. La lunghezza del nuovo tronco è di chilometri 31 da Termini, da dove partono i treni per il servizio del tronco medesimo.

Nel percorso non si annoverano che poche opere d'arte di poca importanza.

Le stazioni comprese nel tronco sono quattro, cioè: Bonfornello, Campofelice, Lascari e Cefalù.

Sul tronco medesimo percorreranno soltanto per ora due coppie di treni.

Ferrovia dei Castelli Romani. — La Società anonima delle ferrovie secondarie romane ha fornito al regio Ispettorato generale tutti i maggiori dettagli e le indicazioni richieste intorno ai mezzi coi quali essa intende eseguire ed esercitare la progettata linea dei Castelli romani.

La linea richiederà per la sua costruzione la somma di L. 3,000,000. Ora, mentre la predetta Società si ripromette di ottenere per sussidi liberamente votati e per contributo governativo la somma di L. 1,500,000, avrebbe già presi accordi colla Banca Generale e colla Società Veneta di pubbliche costruzioni, per aver anticipato il apitale necessario alla costruzione della linea.

Quanto all'esercizio, si assicura che la Società in questione, avrebbe già intavolate opportune trattative colla predetta Società Veneta, affinchè questa assuma di esercitare la linea a condizioni convenienti per entrambe le amministrazioni.

Ferrovia Sondrio-Tirano. — La Deputazione provinciale di Sondrio ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto sommario per una ferrovia di quarta categoria da Tirano a Grosio, in prolungamento della linea Sondrio-Tirano, affinchè sia unito alla domanda già avanzata per inclusione della linea medesima nei mille chilometri di ferrovie secondarie, autorizzate con la legge del 27 aprile 1885.

La linea di che trattasi, giusta il progetto suaccennato, avrebbe una lunghezza di poco superiore ai 12 chilometri, ed importerebbe una spesa totale di L. 2,034,000, pari a L. 169,208,000 in media per ogni chilometro. In quest'importo è compresa anche la provvista del materiale mobile. L'armamento della linea è proposto con rotaie di acciaio del tipo Vignole, del peso di chilogrammi 28 per metro lineare. La massima pendenza che si riscontra nel profilo della linea è del 23 per mille, ed il raggio minimo delle curve è limitato a m. 270. I tre quarti della strada sono in rettilineo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Nella seduta del 23 aprile del Consiglio nazionale Svizzero venne discussa la *domanda di sovvenzione per il traforo del Sempione* ed adottata all'unanimità, nel seguente tenore:

« 1. Vien preso atto della comunicazione secondo la quale i Cantoni di Friborgo, Vaud e Vallese hanno deciso d'interessarsi, con dei sussidi dell'ammontare totale di 7 milioni di franchi, all'impresa del traforo del Sempione.

« 2. In conseguenza è constatato che i Cantoni sopra nominati di Friborgo, Vaud e Vallese, non che quelli che eventualmente potranno accordare ancora dei sussidi all'impresa del Sempione, hanno acquistato, per applicarlo all'impresa del traforo del Sempione, il diritto alla sovvenzione federale garantita dall'art. 5 della legge federale del 22 agosto 1878 a favore d'una strada ferrata delle Alpi all'occidente della Svizzera.

« 3. È riservata, fino alla costituzione ed alla organizzazione dell'impresa, la fissazione delle ulteriori condizioni, nel senso della frase finale del precitato art. 5.

« 4. Il presente decreto non essendo d'importanza generale, entra immediatamente in vigore.

« 5. Il Consiglio federale è incaricato della sua esecuzione ».

Ferrovie tedesche. — Una legge prussiana del 28 marzo approva il riscatto per parte dello Stato delle linee seguenti: 1. Berlino-Dresda. 2. Nordhausen-Erfurt. 3. Alta Lusazia. 4. Acquisgrana-Juliers. 5. Augermünde-Schwedt. La stessa legge autorizza il Governo a cedere alla Sassonia il tronco Elsterwerda-Dresda.

Il Governo è ancora autorizzato a emettere per 40,101,600 marchi di consolidato 3 1|2 0|0 in cambio delle azioni ordinarie e delle azioni di priorità delle cinque compagnie.

Notizie diverse

Consiglio delle tariffe. — Il Consiglio delle tariffe ferroviarie, riunitosi in questi ultimi giorni a Roma sotto la presidenza dell'onor. Peruzzi, ha trattato diverse questioni importanti.

Il Consiglio, fra altro, era chiamato a dire come debba intendersi che due o più speditori si trovano verso la strada ferrata *in pari condizioni*, perchè essa sia tenuta ad usar loro parità di trattamento.

Udito il relatore Marchesini ed altri il Consiglio deliberò che, lasciata ora impregiudicata la soluzione giuridica quanto l'amministrativa, Governo e Società interpretassero con la maggiore larghezza il concetto di parità di trattamento, purchè non rimanessero variate, rispetto alla ferrovia, le basi del tornaconto, e che nel caso che aveva fornito argomento al quesito VIII, cioè dei fabbricanti di laterizi del Senese che invocavano l'estensione a loro vantaggio del contratto stipulato fra la Società della rete Mediterranea ed i fabbricanti di laterizi di Bressana non ricorresse la parità di circostanze.

Sui miglioramenti di tariffa pei trasporti dipendenti dall'industria serica, attesa la mancanza di altri documenti, il Consiglio si limitò a dire quali provvedimenti si andavano intanto ad attuare per soddisfare alle domande dell'*Associazione generale dell'industria e del commercio della seta in Italia*, rimandando ad altra convocazione del Consiglio la discussione del quesito. Così i provvedimenti ora da attuarsi serviranno anche di esperienza.

Il consigliere Miraglia riferì sulle norme per la disinfezione dei veicoli adoperati per il trasporto del bestiame e sulle tasse relative, e ora finalmente fu concretato e votato un progetto di regolamento presentato dallo stesso comm. Miraglia, relatore.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 30 aprile 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 777
» »	Mediterranee		» 608,50
» »	Sicule		» 600
» »	Sarde (preferenza)		» 290
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 410
» »	Gottardo		» —
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 553
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 308
» »	Monte Cenere		» —
» »	Novara-Seregno		» 258,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 318,50
» »	»	2ª emiss.	» 320
» »	Centrale Toscana		» 533
» »	Meridionali		» 325,50
» »	Sarde, serie *A*		» 322,50
» »	» serie *B*		» 325,50
» »	» 1879		» 327,50
» »	Pontebba		» 486
» »	Nord-Milano		» 282,50
» »	Meridionali Austriache		» 309,50

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bologna (6 maggio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale N. 40, dal Modenese al Fiorentino con diramazione alla Porretta, compreso fra il ponte Orsigna ed il piazzale della stazione ferroviaria di Porretta, della lunghezza di m. 15,783, provvisoriamente deliberato per L. 12,175.14 (V. N. 13 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Massa (6 maggio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale N. 38, da Aulla al confine Mantovano, compreso fra il ponte di Soliera ed il valico del Cerreto, della lunghezza di m. 26,170.90, esclusa la traversa dell'abitato di Soliera, provvisoriamente deliberato per L. 10,964.65 (V. N. 13 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze (6 maggio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del tronco della strada nazionale N. 40, dal Modenese al Fiorentino, con diramazione per Porretta, compreso fra la Porta al Borgo di Pistoia e le Piramidi, confine con la provincia di Modena, con diramazione per Porretta da ponte Petri al ponte sull'Orsigna, confine con la provincia di Bologna, della lunghezza di m. 53,043,43, esclusa la traversa di San Marcello Pistoiese, provvisoriamente deliberato per L. 32,540.84 (V. N. 13 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Caserta (6 maggio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla quadriennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1891) dei canali di bonifica nella sezione destra del Volturno, della complessiva lunghezza di chilometri 220,381. Importo ridotto L. 35,903.63 (V. N. 13 del *Monitore*).

Municipio di Città di Castello (7 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto della costruzione dell'ultimo tronco della strada obbligatoria di Apecchio, dalla casa cantoniera alla Segaia Grossa (confine con Apecchio), lunga m. 5,659.16. Importo L. 84,610. Cauzione provvisoria L. 4,000; definitiva L. 10.000; deposito per spese L. 1500. Lavori compiuti pel 31 dicembre 1889. Fatali 22 maggio, ore 12 meridiane.

Intendenza di Finanza di Pavia (8 maggio, ore 1 pom., fatali). — Appalto dei lavori di ricostruzione del fabbricato della Dogana in Pavia, verso piazza Mazzini e le vie Sacchi e Mentana, provvisoriamente deliberato per L. 126,436.40 (V. N. 14 del *Monitore*).

Comune di Altamura (9 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione e sistemazione della strada vicinale Carpentino. Importo L. 56,043.28. Cauzione provvisoria L. 1000; definitiva, L. 5616; deposito per spese L. 500. Fatali a giorni 20.

Amministrazione provinciale di Macerata (9 maggio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione della strada provinciale Vissana per la durata di un novennio, a contare dal 1° gennaio 1887. Importo L. 52,186.86. Cauzione provvisoria L. 800; definitiva il decimo.

Deputazione Provinciale di Sassari (9 maggio, ore 11 ant., definitiva). — Appalto dei lavori e materiali di costruzione del 2° tronco della strada provinciale denominata del « Taloro », scorrente dall'abitato di Olzai al confine della provincia, con ponte grande in muratura, provvisoriamente deliberato per L. 105,480.83. Lavori ultimati in due anni. Deposito L. 5000.

Comune di Castelmagno (9 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione e sistemazione d'ufficio del tratto di strada comunale obbligatoria dall'abitato di Castelmagno (frazione Campo Molino) al picchetto 275 (m. 3816,99). Importo L. 47,596.88. Il termine per la completa sistemazione delle opere è fissato a tutto il 1889. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva L. 4800. Fatali 23 maggio.

R. Prefettura della provincia di Molise (10 maggio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada obbligatoria del Comune di Tavenna, dall'abitato dello stesso alla provinciale Frentana, della lunghezza di metri 4864.88, provvisoriamente deliberato per L. 32,325 (V. N. 14 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (12 maggio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto per la fornitura alla R. Marina nel 1° dipartimento marittimo, durante l'esercizio finanziario 1887-88, di metalli diversi. Importo L. 66,623.76. Deposito L. 6670. Fatali 28 maggio, ore 12 meridiane. Offerte anche al Ministero della Marina o ad una delle Direzioni delle costruzioni navali del 2° e 3° dipartimento marittimo di Napoli e Venezia.

Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (12 maggio, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Appalto per la costruzione e fornitura di N. 7 barche di ferro omogeneo per trasporto di viveri e munizioni, ripartito in 3 lotti:

1° Lotto. — 3 Barche da consegnarsi nel R. Arsenale di Spezia, L. 107,100.

2° Lotto. — 2 Barche da consegnarsi nel R. Arsenale di Napoli, L. 71,400.

3° Lotto. — 2 Barche da consegnarsi nel R. Arsenale di Venezia, L. 71,400.

Deposito pel primo lotto L. 6000; per gli altri due L. 4000. Offerte anche al Ministero della Marina e Direzioni delle costruzioni navali del 2° e 3° dipartimento.

Saranno ammessi a fare partito all'asta soltanto i proprietari od i rappresentanti legalmente riconosciuti di stabilimenti o cantieri nazionali, i quali abbiano manifestato attitudine alla costruzione delle barche suddette.

Prefettura della provincia di Terra di Lavoro (13 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Casino-Transi al Garigliano della strada comunale obbligatoria Mondragone verso Sessa (m. 12,000). Importo lire 155,000. Cauzione provvisoria L. 6000; definitiva L. 15,000. Fatali giorni 15.

Comune di Cingoli (14 maggio, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria che dalla pittura al colle S. Valentino va al confine di Filottrano, detta di S. Faustino, lunga km. 7,050. Importo L. 58,200. Lavori compiuti in tre anni. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva L. 4000. Aggiudicazione anche con un sol offerente.

Prefettura della provincia di Pavia (14 maggio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale con buzzoni a nucleo di ciottoli e rivestimento con scogliera della sponda interna del tratto d'argine destro di Po di fronte all'abitato di Rea fra i picchetti 21 e 23, nel comprensorio idraulico di Rea-Verrua (metri 126,10). Importo L. 40,050. Lavori compiuti in cinquanta giorni. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva il decimo.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Lecce (16 maggio, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892) delle opere, gru e gavitelli e per l'estirpamento delle alghe nel porto di Brindisi, provvisoriamente deliberato per L. 151,590 (V. N. 14 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (16 maggio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sessennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1893) delle macchine galleggianti, dei gavitelli e battelli in servizio del porto di Genova. Importo L. 90,000. Cauzione provvisoria L. 4000; definitiva L. 10,000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Lecce (16 maggio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per la costruzione di un macello pubblico. Importo L. 63,070.03. Lavori compiuti in due anni. Cauzione provvisoria L. 3000; definitiva L. 6300. Fatali 1° giugno, ore 12 meridiane.

Intendenza di finanza della provincia di Livorno (31 maggio, ore 1 pom., 1ª asta). — Appalto per la vendita di 100,000 chilogrammi di rame rosetta dello Stabilimento Montanistico di Agordo, ripartiti in dieci lotti del peso ciascuno di diecimila chilogrammi a L. 1,20 il chilogrammo. Cauzione provvisoria L. 1200. Cauzione definitiva il decimo del prezzo del rame acquistato.

Aggiudicazioni definitive.

L'impresa industriale italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. comm. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera dei ponti metallici *Cegna* e *Difesa* sul tronco ferroviario Roma-Sulmona, per conto dell'Impresa Benelli e C.

Municipio di Castrogiovanni. — L'appalto per la ricostruzione e sistemazione delle strade interne, nell'asta del 12 aprile a Castrogiovanni fu aggiudicato al signor Bruno Mariano di Liborio e C., domiciliato a Castrogiovanni, via Pergusa, per L. 60,784.85.

Municipio di Chiavari. — L'appalto per la costruzione di tre pennelli a bonificamento della spiaggia marittima, nell'asta del 20 aprile a Chiavari, fu aggiudicato al signor ing. Edoardo Primo, domiciliato a Pavia, piazza del Duomo, per L. 125,085.50. (V. n. 12 del *Monitore*).

Amministrazione del Genio Militare di Firenze. — L'appalto per la costruzione di una tettoia in muratura per ricovero di carreggio del 7° reggimento artiglieria in Pisa, nell'asta del 21 aprile a Firenze, fu aggiudicato al signor Dini Egisto, domiciliato a Pisa, fuori Porta Fiorentina, per L. 70,416 (V. n. 16 del *Monitore*).

Municipio di Gallipoli. — L'appalto per la costruzione del mercato, nell'asta del 15 aprile a Gallipoli, fu aggiudicato al sig. Pulito Vincenzo, domiciliato a Gallipoli, via Municipio, per la somma di L. 80,987.50 (V. n. 9 e 15 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Perugia. — L'appalto per la costruzione della strada di Valfabbrica, nell'asta del 12 aprile a Perugia, fu aggiudicato ai signori Cesare Antoniucci e Terenzio Galletti, domiciliati, il primo a Ponte Felcino ed il secondo a Ponte Valleceppi, per L. 57,978.97.

Idem. — L'appalto per la costruzione della strada di Tancia, nell'asta del 12 aprile a Perugia, fu aggiudicato al sig. Coccio Lencio, domiciliato a Rieti, per L. 63,139.50.

Prefettura di Piacenza. — L'appalto per il robustamento dell'argine del Po, pontone Martizza, nell'asta del 14 aprile a Piacenza, fu aggiudicato al signor Bassi Ferdinando, domiciliato a Cremona, per L. 15,069.88.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 1° tronco della strada provinciale n. 215 da un punto della nazionale Appulo-Lucana, fra Grottole e Miglionico alla stazione di Ferrandina, nell'asta del 21 aprile andò deserto, rimanendo quindi definitivamente aggiudicato al signor Brigante Gaetano per L. 326,089.13. (V. n. 14 del *Monitore*).

Prefettura di Salerno. — L'appalto per il riordinamento dell'infimo tratto del torrente Lavinaio nell'Agro nocerino, nell'asta del 16 aprile a Salerno, fu aggiudicato al signor Marco Casilli, domiciliato a Napoli, per L. 35,754.10.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dall'11 al 20 aprile 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	423 — 4450	271 — 4277	173	—
Media in esercizio	4409	4218	191	—
Viaggiatori	1.595.681 55	1.352.540 34	243.141 21	—
Bagagli e Cani	74.560 66	76.836 47	—	2.275 81
Merci a G. e P. V. accelerata	260.784 88	280.570 68	—	19.785 80
Merci a P. V.	1.619.457 63	1.599.260 18	20.197 45	—
TOTALE	3.550.484 72	3.309.207 67	241.277 05	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 20 aprile 1887.*

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	35.337.737 41	33.542.996 23	1.794.741 18	—
Bagagli e Cani	1.752.978 27	1.660.253 08	92.725 19	—
Merci a G. e P. V. accelerata	8.451.875 03	8.173.217 22	278.657 81	—
Merci a P. V.	44.127.550 18	42.261.762 11	1.865.788 07	—
TOTALE	89.670.140 89	85.638.228 64	4.031.912 25	—

Prodotto per chilometro.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
della decade	797 86	773 72	24 14	—
riassuntivo	20.337 98	20.303 04	34 94	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Febbraio 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	8.984 15	386 55	9.370 70
Torino-Lanzo	» 32	25.588 00	6.725 33	32.313 33
Settimo-Rivarolo	» 23	9.279 50	8.008 11	17.287 61
Santhià-Biella	» 30	22.168 94	19.673 90	41.842 84
Fossano-Mondovì	» 24	3.570 95	366 60	3.937 55
Sassi-Superga	» 3	536 90	—	536 90
TOTALE		70.128 44	35.160 49	105.288 93

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dall'11 al 20 Aprile 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	4.202 40	17.334 00	1.328 80	4.593 60	1.325 50	3.574 15	2.269 50	4.652 20	6.548 80	2.304 85	802 90
Bagagli	70 55	301 20	35 95	80 55	24 95	64 65	0 95	11 80	43 00	13 60	19 45
Merci Gr. Velocità	418 65	800 10	117 15	438 95	173 55	142 65	16 80	47 75	111 10	30 15	—
Id. Picc. Vel. Acc.	72 20	994 50	—	11 80	—	92 45	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	2.858 30	4.264 85	871 25	4.450 40	1.674 95	1.486 60	301 80	509 20	1.210 80	124 15	—
Totali	7.622 10	23.694 65	2.353 15	9.575 30	3.198 95	5.360 50	2.589 05	5.220 95	7.913 70	2.472 75	822 35

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

10ª Decade — Dal 1º al 10 aprile 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	871.874 69	44.490 42	286.086 54	1.187.555 36	30.864 99	2.420.872 00	4.006 00	604 31
1886	777.888 87	44.112 13	233.472 07	1.289.198 35	24.409 87	2.369.081 29	4.006 00	591 38
Differenze nel 1887	+ 93.985 82	+ 378 29	+ 52.614 47	— 101.642 99	+ 6.455 12	+ 51.790 71	»	+ 12 93
				PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1887	8.084.926 87	396.999 22	2.716.192 05	11.891.698 78	304.136 62	23.393.953 54	4.006 00	5.839 73
1886	7.527.025 68	368.897 13	2.260.060 64	11.608.562 12	331.622 58	22.096.168 15	4.006 00	5.515 77
Differenze nel 1887	+ 557.901 19	+ 28.102 09	+ 456.131 41	+ 283.136 66	— 27.485 96	+ 1.297.785 39	»	+ 323 96
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	36.700 53	828 17	3.922 31	17.516 76	1.083 32	60.051 09	712 40	84 29
1886	19.782 15	291 10	1.724 43	11.147 15	595 17	33.540 00	460 00	72 91
Differenze nel 1887	+ 16.918 38	+ 537 07	+ 2.197 88	+ 6.369 61	+ 488 15	+ 26.511 09	+ 252 40	+ 11 38
				PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1887	282.081 32	6.505 59	36.963 41	170.136 51	8.971 64	504.658 47	703 40	717 46
1886	175.097 55	2,979 91	13.476 20	85.734 26	6.144 50	283.432 42	427 70	662 69
Differenze nel 1887	+ 106.983 77	+ 3.525 68	+ 23.487 21	+ 84.402 25	+ 2.827 14	+ 221.226 05	+ 275 70	+ 54 77

Il 7 Aprile aperto il tronco **Bologna-S. Giovanni in Persiceto** di Km. 21 (della linea Bologna-Verona).

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1º gennaio 1887	Prodotti dal 1º gennaio 1886	Prodotti dal 1º gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.416 70	2.995 40	— 578 70	16.482 85	17.092 30	— 609 45
Merci	602 30	568 10	+ 34 20	6.790 87	6.375 65	+ 415 22
Introiti diversi	89 90	27 00	+ 62 90	1.082 20	27 00	+ 1.055 20
Totali	3.108 90	3.590 50	— 481 60	24.355 92	23.494 95	+ 860 97

ANNUNZI

Digitized by Google

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Morcone, Larino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellamare*, per le *Officine e Magazzini in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferrovie Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale* di Napoli	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gasometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1934
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia, Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania, Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministere delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Generali di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale* in *Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir. in Roma*	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hotel*	Grand-Hotel Napoli	206
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. tettoia per le officine di	Castellamare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 927,77

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gasometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di N. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 838 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonnellate di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e Tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pinter Dirett. propr. gerente

ANNO XX Sabato, 7 Maggio 1887 NUM. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

ANCORA
della Galleria Succursale dei Giovi

Torino, 2 maggio 1887.

Onorevole signor Direttore
del « Monitore delle Strade Ferrate »

Nel numero 18, in data 30 scorso aprile, del giornale dalla S. V. così egregiamente diretto, comparve un articolo del sig. ing. L. Mazzuoli sotto il titolo: *Nuove osservazioni sulla galleria di Ronco della ferrovia succursale dei Giovi*. Ora, siccome io ebbi l'onorevole incarico dall'impresa costruttrice di riferire, dopo esame locale, sulla natura e condizione delle roccie attraversate dalla galleria di Ronco, e siccome parmi che l'ing. Mazzuoli abbia avuto di mira nel suo articolo invalidare qualche conclusione emergente dalla mia relazione, stampata il 9 marzo del corrente anno (1), così mi permetto di rivolgermi alla cortesia di V. S. Ill.ma perchè venga concessa ospitalità nel *Monitore delle Strade Ferrate* ad alcune mie osservazioni su detto articolo dell'ing. Mazzuoli.

Obbedisco ciò facendo al sentimento di dovere di onesto cittadino, come ha creduto farlo l'egregio ing. Mazzuoli pubblicando la memoria da lui compilata come difensore dell'Amministrazione dello Stato, e mi preme dichiarare che se i risultati dei miei studii riescirono nel senso favorevole alla Impresa costruttrice, io mi accinsi allo studio senza opinioni preconcette, senza mandati nè imperativi, nè di desiderii, senza voler difendere interessi, cosicchè i risultati furono soltanto il frutto di scrupoloso esame delle cose; acquistai così la piena convinzione che nelle condizioni geologiche delle roccie in questione si rivelano fatti, i quali costituiscono una *forza maggiore*, contro la quale venne ad infrangersi ogni buona volontà dell'Impresa vincolata nelle sue operazioni. Questi fatti io ho segnalati nella mia relazione e nell'appendice che ad essa fece seguito, e non credo opportuno ora di ripetermi con una nuova esposizione particolareggiata: osservo solo come, non potendosi negare l'evidenza di questi fatti, si cerchi di rimpicciolirne la portata, trasportarli in linea molto secondaria, mentre stanno in linea principale; come, sorvolando sui fatti di importanza capitale, si vada faticosamente in cerca di appigli, pur di giungere allo scopo prefisso ed imposto, quello cioè di caricare la responsabilità degli avvenimenti verificatisi all'Impresa costruttrice. Oramai la questione dal campo geologico viene tratta nel campo fisico-chimico: l'assetto della roccia è messo da parte, le trasformazioni superficiali della roccia nel vano della galleria per causa di umidità e temperatura elevata sono portate invece in primo rango; se questo per l'ing. Mazzuoli può essere abile stratagemma di difesa degl'interessi affidatigli, a me veramente non pare sia la buona strada per giungere ad una sollecita conclusione, come appunto richiederebbe l'interesse della pubblica cosa.

L'ing. Mazzuoli non può negare il graduale aumento delle roccie calcari da sud a nord, non può negare le più favorevoli condizioni di stabilità del traforo a nord; ma, siccome conviene a lui indebolire l'importanza del cambiamento di roccia da sud a nord, mantiene allo argilloscisto la predominanza anche dove, negli ultimi tre chilometri a nord, sono predominanti i veri calcari con subordinate intercalazioni di argilloscisto, il quale però *si manifesta più calcarifero*. L'argilloscisto della parte sud si può dire pretto argilloscisto, pochissima è la parte di carbonato calcico che contiene; ma per certo non conviene pesare sulla differenza marcatissima tra l'argilloscisto non calcarifero del sud e quello grandemente calcarifero (roccia calcare mascherata) del nord, quindi viene in acconcio pel Mazzuoli la indicazione di *argilloscisto più o meno calcarifero*. L'argilloscisto deve rimaner predominante, quindi la roccia calcare la si rappresenta in *alcuni straterelli*, i quali sono *raramente continui*, anche dove gli straterelli sono strati assai potenti, numerosissimi, continui a formare la vera ossatura del monte; voglio credere che l'ing. Mazzuoli non vorrà tener conto delle fessure che tutte le roccie stratificate più o meno presentano, come argomento a negarne la continuità. Là dove poi questa continuità non esiste, si ammette che le spezzature e la frammentazione sono opera dei sollevamenti, ed io credo potere ampliare anche la causa delle spezzature e e della riduzione in frammenti dei banchi o strati calcarei sostituendo la parola, la dizione: movimenti nella massa.

Le due tratte di 500 metri, l'una quella ove si verificarono i guasti nel rivestimento, l'altra quella non scavata che in cunicolo inferiore, sono presso a poco in identica condizione pel modo di presentarsi della roccia; ed è

(1) Vedi N. 13 del *Monitore*.

da attendersi che la seconda presenterà gli stessi inconvenienti presentati dalla prima.

Nei quattro chilometri tra le finestre di Busalla e l'imbocco sud la natura della roccia ed il suo andamento stratigrafico non presentano grandi varianti: su ciò sono pienamente d'accordo coll'egregio ingegnere. Ma non basta che la roccia sia sempre l'argilloscisto, e l'andamento stratigrafico sia pressochè mantenuto nord-sud in direzione e ad est in inclinazione assai sentita, per argomentarne eguaglianza di condizioni di stabilità. Le condizioni di composizione rispondono sempre allo argilloscisto, quelle di struttura sempre ad una roccia eminentemente schistosa.

Ma la quasi eguaglianza di queste condizioni originarie venne turbata in seguito per fatti, e diciamolo subito, per movimenti ripetuti nella massa, per i quali, in alcuni tratti la roccia si modificò grandemente nelle sue condizioni di stabilità, mentre in altri essa mantenne le primitive condizioni. Mentre per i primi 1200 metri dallo imbocco sud la roccia si è mantenuta in buone condizioni, e così pure per i 1500 metri immediatamente succedenti a sud alle finestre di Busalla, nei 1300 metri interposti la roccia, senza cessare di essere argilloscisto, senza variare l'andamento generale stratigrafico, fu talmente soggetta a molteplici e ripetuti movimenti, che per essi perdette molto della sua stabilità primitiva: ed a questi 1300 metri rispondono i guasti avvenuti e risponderanno quelli prevedibili pel tratto ancora in cunicolo inferiore. Il modo speciale di presentarsi della roccia in quei 1300 metri, ben diversamente che non nel restante della tratta di 4 chilometri, è innegabile per chiunque abbia percorsa la galleria, ed io ebbi occasione di descriverlo nella mia relazione, senza che occorra ora ripetere la descrizione. Faccio però ancora notare che anche lungo questa tratta di 1300 metri il lavoro di sfacelo non è eguale dovunque, anzi in qualche punto la roccia meno disturbata mantenne una relativa stabilità.

Lo scompaginamento della roccia condusse alle maggiori pressioni e così potenti da produrre i lamentati inconvenienti nelle murature e nelle armature: epperò a ragione si poneva la causa delle maggiori pressioni nello innegabile *stato di disaggregazione degli argilloscisti, risultato di un lungo e persistente lavoro geologico, e soprattutto nel rimaneggiamento, cui la roccia andò soggetta.* L'ing. Mazzuoli fa un appunto sull'uso della parola *rimaneggiamento:* che abitualmente in linguaggio geologico si adoperi tale parola per indicare un cambiamento di ubicazione cronologico-stratigrafica dei fossili lo ammetto molto volentieri: ma che si debba restringere l'uso di tale vocabolo al caso speciale indicato dall'egregio ingegnere parmi sia molto discutibile: l'impiego di tale vocabolo per la roccia, in questione ha servito molto bene ad esprimere chiaramente il concetto mio direttivo e prova ne sia che l'ing. Mazzuoli ha afferrato molto bene questo concetto. Ma io stimo che non sia il caso, nè la volontà dell'egregio ingegnere di rimpicciolire la questione geologica ad una questione di lingua.

L'ing. Mazzuoli dice di lasciar da parte *quelle ed altre simili vaghe affermazioni;* il *quelle* si riferisce, a mia opinione, alla causa invocata da noi per le anormali pressioni verificatesi; trasportandola al singolare, *quella* affermazione è tutt'altro che *vaga*; non siamo noi, l'Impresa ed il sottoscritto, ad enunciarla questa affermazione, è la roccia che in tutta eloquenza ed evidenza la enuncia. Se l'ing. Mazzuoli avesse a descrivere la roccia in quel tratto di galleria adoprerebbe nella sua onestà di scienziato tali espressioni quali da noi furono adoperate, e quali lo furono nel rapporto stesso presentato in difesa dell'Amministrazione dello Stato firmato dagli ingegneri Giordano, Lanino e Salmoiraghi, e la conclusione ne emergerebbe chiara, limpida, lampante, indiscutibile anche per un profano alla geologia.

Non so poi a quali *altre affermazioni* si voglia alludere nell'articolo, ma, se sono *simili* a *quella* indicata, l'Impresa può essere contenta di averle emesse giacchè avranno un valore *simile* di indiscutibilità. L'ing. Mazzuoli le chiama *vaghe* e *poggiate più sull'interesse che su d'una base scientifica.* Ma mi permetta l'ing. Mazzuoli di ridire quello che ho detto più sopra, che, cioè io mi sono accinto agli studii senza preconcetti, e che se essi riuscirono favorevoli alla Impresa non si poteva pretendere che l'Impresa non se ne servisse. Comprendo come i difensori dell'Amministrazione debbano occuparsi di tutt'altro, se non vogliono essere costretti a negare nello interesse dello Stato quella evidenza che come scienziati non ebbero il coraggio di contestare. L'ing. Mazzuoli deve conoscere il mio metodo di studio, e deve sapere come io non sia uso ad emettere giudizi avventati, tanto più in questioni così delicate: egli è competentissimo in geologia appenninica, ma via, avrebbe dovuto pensarci su un momento prima di tacciare di vaghe, di interessate, di prive di base scientifica quelle affermazioni solo perchè non servono alla tesi che gli interessi a lui affidati l'obbligano a sostenere. Di ciò basta.

Io non ebbi la fortuna di leggere la relazione dell'ingegnere Mattirolo, ma ebbi occasione di vedere il risultato delle analisi da esso eseguite, son persuaso, con tutta coscienza e colla maggior cura: or bene in questo risultato d'analisi non figura il bisolfuro di ferro; il ferro vi figura allo stato di ossido, e non ricordo che vi sia rappresentato del solfo in quantità da fare argomentare una rilevante presenza di pirite nella roccia; e le analisi eseguite per mia cura non conducono nemmeno a questo risultato. Nell'esame microscopico dell'argilloscisto io osservai gli stessi fatti osservati dal Mattirolo, ma non ebbi la fortuna di vedervi i cristallini di pirite: non metto per questo in dubbio che nella sezione osservata dall'ingegnere Mattirolo vi abbia questi potuto segnalare tale elemento mineralogico, ma l'espressione di cui si servì il Mattirolo non implica certamente che esso vi sia rappresentato in tale quantità da condurre all'effetto che vorrebbe l'ing. Mazzuoli; ben diverso è l'affermare senz'altro che la roccia contiene pirite, dal dire che *nei filamenti... sono disseminati minutissimi cristalli di pirite di ferro.* Del resto, ove l'alterazione voluta dal Mazzuoli avvenisse, trarrebbe naturalmente seco un notevole aumento nel quantitativo d'acqua passando dalla roccia in buon stato a quella alterata: ora, dalle analisi istituite per confronto, risulta che questo aumento è pressochè inapprezzabile; e l'acqua di combinazione neppure è in aumento; questi fatti sono in assoluta contraddizione col grande lavorio di idratazione delle parti marnose (non so se queste parti marnose esistano in copia rilevante; ciò non appare dall'analisi) e di alterazione delle piriti, che dovrebbero passare allo stato di solfati idrati di ferro. Ammessa poi anche l'esistenza di piriti converrebbe però ancora stabilire se trattisi di pirite bianca o di pirite gialla essendo la loro attitudine ad alterarsi ben diversa, maggiore per la prima, minore per la seconda.

L'ing. Mazzuoli passa in rivista i tre principali fattori di questo invocato rigonfiamento per causa di pirite, tempo, cioè, temperatura ed umidità.

Nessuno nega che piccole cause in geologia possono condurre a grandi effetti: ma occorrono per ciò, prima la presenza delle cause e poi il tempo a petizione; riguardo alla causa, cioè le piriti, se essa esiste è in quantità così piccola che davvero non so come si sia andato a scavar fuori simile spiegazione del rigonfiamento della roccia, quando questa più di rigonfiarsi si accascia per una instabilità dovuta a circostanze ben evidenti. Riguardo poi al tempo, non so se nel periodo di sei mesi, ammesse tutte le circostanze in favore, si sarebbe potuto per tal via avere un risultato così disastroso. E poi crede l'ing. Mazzuoli che proprio quelle piriti in una roccia tutta tagliata da fessure e venature, per cui le acque ebbero da tempo tutto agio di penetrare, sotto uno spessore non enorme dalla superficie esterna, abbiano aspettato proprio l'opera dell'uomo per decidersi a solfatizzarsi? D'altronde noti l'ingegnere Mazzuoli che nelle tratte dove si hanno le maggiori difficoltà, queste comparvero immediatamente dopo cominciato lo scavo; crebbero coll'ampliarsi dello scavo; tutto prova che i dissesti sono funzione *immediata,* non *mediata* della escavazione.

L'ing. Mazzuoli aggiunge che la temperatura elevata ha aiutato questo lavorio chimico, come pure venne in sussidio l'umidità proveniente da cause diverse. Io ho già dimostrato luminosamente in altro scritto come non si

possa ammettere che tutta la causa dello sfacelo fosse dovuta alla umidità e temperatura dell'aria, essendo queste insufficienti a produrre i fenomeni lamentati ed istituii a tale proposito delle esperienze, le quali, per quanto eseguite in un lasso di tempo relativamente breve, diedero dei risultati contrarii a tale asserzione: ora si aggiunge la presenza delle piriti e della marna, che, idratandosi ed alterandosi, sarebbe la causa principale del rigonfiamento. La presenza in quantità conveniente di questi materiali nella roccia non risulta, quindi riesce inutile combattere ora la parte ausiliare che ne verrebbe dalla umidità e dalla temperatura elevata. Perchè poi questo lavorìo di alterazione non si sarebbe verificato in modo eguale su tutta la superficie dello scavo conducendo a spinte per rigonfiamento in tutte le direzioni convergenti verso l'asse della galleria, mentre invece queste spinte si verificano solo da destra a sinistra risalendo da sud a nord, dall'alto al basso? Ma la conclusione è questa: occorreva sorvolare sulla vera causa geologica dello sfacelo della roccia per appigliarsi ad ipotesi, le quali conducessero ad incolpare l'Impresa costruttrice di imprevidenza.

L'ing. Mazzuoli entra poi a discutere il meccanismo di sfacelo della ròccia e del rivestimento sempre in correlazione colla sua ipotesi; le deformazioni non avvengono a destra in alto a sinistra in basso contemporaneamente per l'azione invocata dal Mazzuoli e nel modo da lui esposto, cioè come azioni distinte nelle due direzioni: esse deformazioni per spinta avvengono da destra e dall'alto, e quelle di sinistra meno intense non sono che la reazione delle prime dovuta allo stato di disequilibrio e disgregamento della massa rocciosa. Faccio osservare che la massa rocciosa è tagliata in svariatissime direzioni da fratture incrociantisi, alcune riempiute di materiali depositativi da acque incrostanti silicifere e calcarifere, altre di detriti di frammentazione; che vi esistono numerosi esempi di pieghettature ed arricciature: tutto ciò accenna ad un lavoro lungo ed antico di fortissime pressioni diversamente dirette, ripetutesi a diversi periodi, per fatti geologici, i quali hanno tolto la stabilità alla massa: donde i fenomeni verificatisi nella galleria.

L'ultima parte dell'articolo non tocca più allo argomento geologico, ma sì a quello della ventilazione. A conclusione; io sono ben lungi dal negare che la rapidità del rivestimento non sia cosa buona, giacchè quanto meno la superficie della roccia rimane a contatto coll'aria calda ed umida della galleria, tanto meglio sarà; l'umidità e la temperatura agiscono sempre, deteriorandole, sulle roccie argillose, sugli argilloscisti: ma desse sono ben lungi dal rappresentare la causa unica o principale dei movimenti avvenuti. Detta causa sta nello scompaginamento, e, mi perdoni l'ing. Mazzuoli la parola, nel rimaneggiamento d'ordine geologico, cui la roccia andò soggetta da tempi antichi e ripetutamente. Per arrestare il movimento di accasciamento della massa occorrono costruzioni speciali, delle quali non è còmpito mio occuparmi. Le difficoltà che si lamentano sono dovute a *forza maggiore*, e quanto più presto si cesserà di negare ostinatamente questo fatto lampante, tanto meglio sarà nell'interesse generale.

Dott. MARTINO BARETTI.

LE COSTRUZIONI FERROVIARIE

NUOVO PROGETTO DEL MINISTRO SARACCO

Adempiendo la promessa fatta nel precedente numero, in cui abbiamo riprodotto il testo del disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati dall'on. Ministro Saracco, pubblichiamo oggi la Relazione che lo accompagna, nonchè la tabella delle linee per il completamento e saldo dei lavori ad esse relativi.

Signori Deputati,

Abbiamo l'onore di sottoporre alle vostre deliberazioni un disegno di legge, che mira a porre in chiaro ed a regolare gli impegni più urgenti contratti dallo Stato, in dipendenza delle costruzioni ferroviarie decretate colla legge del 29 luglio 1879; e contiene altre disposizioni relative a questo istesso servizio, le quali rispondono in molta parte alle promesse date a nome del Governo, allorquando si discuteva davanti a questa Camera il bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1886-87.

I provvedimenti che presentiamo sono veramente gravi, e tuttavia noi crediamo che bastino poche parole per chiarire il pensiero del Governo, che abbiamo procurato di tradurre in pochi articoli di legge.

Vi è noto, o signori, poichè l'onorevole ministro Genala non si peritò di darne conto al Parlamento, che gli impegni assunti, in parte soddisfatti, ed in parte ancora da soddisfare prima che venga al suo termine il corrente esercizio finanziario, superano per parecchie decine di milioni l'ammontare delle somme consentite dal Parlamento, in questo e negli anni precedenti, per le costruzioni ferroviarie, tantochè a malgrado dei prelevamenti fatti di somme ancor più considerevoli sui fondi destinati a linee in ritardo di costruzione, l'Amministrazione si trova fin d'ora, e si troverà di qui al 1° luglio, nelle dure distrette di un debitore che non è in grado di soddisfare i proprii impegni.

Ora è ben chiaro, e così almeno noi intendiamo il dovere e la dignità di uno Stato, che si debba senza indugio provvedere, affinchè l'Amministrazione esca fuori da questa miserevole condizione, e vengano d'altra parte ripristinati nella loro integrità gli assegni sottratti temporaneamente a talune linee ferroviarie, per sopperire ad altri più incalzanti bisogni attuali.

Ma non è altrettanto facile trovare la via ad una soluzione castigata e corretta, perocchè non può cadere in pensiero che il Parlamento possa essere chiamato a concedere nuovi mezzi al disopra di quelli già consentiti, se non trovasi in grado di valutarne e vagliarne l'impiego, in relazione ai lavori compiuti ed alle circostanze che bastino a legittimare l'opera dell'Amministrazione.

È piuttosto vero che a volere far ciò, ossia a legittimare una domanda di credito distintamente per ciascuna linea o tronco di linea, fino a comprendere tutti gli impegni scaduti o da scadere in corso d'anno, occorre tempo e fatica: ed intanto non si può a lungo indugiare a soddisfare i bisogni più incalzanti del momento.

In questa condizione di cose, il miglior partito che si affacciò alla mente fu quello di limitare la domanda per quelle maggiori spese che si riferiscono a ferrovie già ultimate o prossime al loro compimento, riserbando a momento non lontano la liquidazione delle partite relative a quelle altre ferrovie, per le quali non si possiedono ancora tutti gli elementi di un giudizio. E di qui si sono prese le mosse a preparare l'articolo 1° del presente disegno di legge, col quale viene chiesta l'autorizzazione di una maggiore spesa di lire 121 milioni a saldo e completamento dei lavori di costruzione di 19 linee indicate in apposita tabella che dovrà far parte della legge.

Con ciò noi intendiamo che nel conto consuntivo (poichè non si farebbe a tempo nel bilancio d'assestamento del corrente esercizio) vengano accesi possibilmente altrettanti capitoli, quante sono le linee per le quali si richiede una maggiore spesa, cosicchè debbano star fermi e non si possano mai valicare i maggiori stanziamenti stabiliti per ciascuna delle linee stesse, se prima non interviene un voto espresso del Parlamento.

Ma, come fu detto pur dianzi, una parte cospicua di questi 121 milioni aggiunti alle previsioni venne già soddisfatta, fino alla concorrenza di lire 68,836,315, coi fondi assegnati ad altre linee, epperò è sembrato, e così parrà a voi, che per atto di giustizia si debba provvedere legislativamente, affinchè a ciascuna linea vengano restituiti nella loro pienezza i fondi predisposti per la loro costruzione.

La rimanente somma dovrebbe per contro essere impiegata ad assolvere gli impegni relativi alle ferrovie indicate nella tabella, onde si rende necessario che venga applicata al bilancio della spesa per il corrente esercizio.

Frattanto non si deve dimenticare, e noi siamo nel dovere di portare a notizia della Camera, che in questi ultimi mesi dell'esercizio, verranno a scadenza altre passività contratte dallo Stato in conseguenza delle accelerate costruzioni di altre linee non comprese nella tabella annessa al presente disegno di legge, e mancano assolutamente i mezzi a poterle soddisfare. Per contro, una somma corrispondente a questi impegni — ai quali si deve provvedere senza un maggiore ritardo, così per dignità di Governo che nell'interesse medesimo del buono e celere andamento dei lavori — rimarrà disponibile in corso d'anno sul fondo assegnato alle ferrovie contemplate nella tabella, cosicchè la parte sopravanzante potrà in frattanto essere adoperata ad estinguere le passività anzidette.

Questo è appunto il significato delle disposizioni contenute nell'articolo 2, che presentiamo per legge di necessità alle vostre deliberazioni. Molto a malincuore, a dir vero, imperciocchè ad altri parrà che sia questa una prima violazione del concetto più ampiamente svolto nell'articolo 6, che cioè nella compilazione e nell'esercizio dei bilanci si debba applicare il principio salutare della specializzazione delle spese per ciascuna delle opere pubbliche decretate dal Parlamento. Al che si potrebbe forse rispondere, che sono ben altrimenti larghe e quasi sconfinate le facoltà che accorda la legge del 5 luglio 1882; ma noi preferiamo riconoscere e dichiarare, che avremmo desiderato poter seguire sin d'ora la via che intendiamo battere in avvenire, e non potendo far meglio, esprimiamo almeno il desiderio che venga segnato un limite all'esercizio di questi mezzi di azione.

Dobbiamo adesso rendere succinta ragione delle disposizioni contenute negli articoli 3 e 4.

Per le ragioni ampiamente svolte dall'onorevole ministro Genala, e da parecchi oratori che presero parte alla discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1886-87, si può bene affermare, che non è necessario alcun provvedimento legislativo perchè si possano condurre innanzi i lavori per la costruzione della diretta Roma-Napoli e della Genova-Ovada-Asti; ma è sempre vero che i fondi assegnati per le costruzioni ferroviarie colla legge del 1879, non contemplano nè potevano contemplare queste due linee, e sta d'altra parte, che fatta ragione degli impegni già conosciuti che andranno a carico del venturo esercizio, non si potrebbe, senza nuovi mezzi d'azione, metter mano con qualche energia ai lavori della prima di queste due linee, che ai termini della legge 5 luglio 1882, n. 877, voleva essere ultimata col 31 dicembre 1884.

Queste considerazioni ed altre che per brevità omettiamo, consigliarono i ministri proponenti a proporre i provvedimenti contenuti negli articoli 3 e 4 che rispondono ad un tempo al desiderio manifestato dalla Commissione del bilancio, ed al concetto dianzi espresso della specializzazione degli impegni in altrettanti capitoli, quante sono le singole opere che si vogliono eseguire.

L'articolo 5 contiene, più che altro, semplici promesse di provvedimenti che il Governo prende l'impegno di presentare nel venturo novembre, ma non è mestieri spendere molte parole per dimostrare quanta sia l'importanza dei provvedimenti così preannunciati, e quali i fini che si vogliono conseguire.

Le notizie pervenute al Ministero e comunicate al Parlamento intorno al maggiore, considerevolissimo costo delle ferrovie complementari, ed alla necessità di una maggiore dotazione di materiale mobile per assicurare un lodevole esercizio di queste stesse linee, devono facilmente persuadere, ed hanno già prodotto nell'animo di tutti il convincimento che bisogna rivedere i conti, allestire le perizie dove mancano, correggerle talvolta con la scorta di nuovi e migliori studii, per giungere ad un piano di esecuzione delle linee decretate, così nel rapporto della maggior spesa, che in quello correlativo del tempo entro il quale le diverse linee potranno essere compiute, che stia in relazione coi mezzi corrispondenti che già si possiedono, e quegli altri che il Parlamento crederà di accordare.

Prima di risolvere, occorre maturità di consiglio e sarebbe temerario chi avvisasse potersi fare altrimenti, e subito. È necessario dunque qualche indugio di tempo onde preparare e raccogliere gli elementi necessarii; epperò non deve parer grave che infrattanto si sospenda qualunque risoluzione, in attesa che si possa determinare con grande approssimazione il costo di ciascuna linea, con altrettanti assegni da comprendersi in separati capitoli di bilancio, col fine di rendere più sicuro ed efficace il riscontro parlamentare.

Voi vedrete, o signori, e deciderete se la nostra proposta sia meritevole della vostra approvazione.

Gioverà intanto por mente, che quando i provvedimenti proposti coi precedenti articoli ottengano l'assenso del Parlamento, il carico del bilancio per costruzioni ferroviarie nell'esercizio 1886-87 salirà da 102 milioni a 154,163,785 e nel triennio successivo, la spesa annua giungerà a 140 milioni con un aumento complessivo di lire 219,500,000 sul fondo assegnato colla legge del 1879. Qualunque però abbia da essere la determinazione che vorrà e per necessità di cose dovrà prendere il Parlamento, noi crediamo che lo stanziamento annuo, a voler far le cose seriamente, e senza illudersi troppo, non debba negli anni di poi essere inferiore a 120 milioni, coll'intelligenza che fino alla concorrente somma di 20 milioni l'anno a partire dall'esercizio 1890-91, si debba provvedere colle forze del bilancio.

Rimane l'articolo 6 ed ultimo che raccomandiamo vivamente alla vostra benevola attenzione.

In Italia, come altrove, il denaro che lo Stato impiega nelle costruzioni ferroviarie è assai poco rimuneratore, e spesso i prodotti non giungono a coprire la spesa viva dell'esercizio.

Molte sono le ragioni che spiegano questo fatto, che qui non è luogo a ricordare, mentre è altrettanto vero che parecchie delle linee costruite ed esercitate da privati con la sovvenzione dello Stato limitata a lire 1000 a chilometro, per trentacinque anni, si reggono, e prosperano senza altri sacrifici del Tesoro; il quale dall'esercizio di queste ferrovie trae un vantaggio diretto, che supera la quota della sovvenzione annuale, senza mettere in conto

i benefici indiretti che queste linee procurano allo Stato ed alla economia nazionale. Sarebbe pertanto ventura, se i 352 chilometri di ferrovie attualmente sovvenute dallo Stato nella misura anzidetta, potessero crescere di numero, poichè di tanto si verrebbe a semplificare il problema ferroviario che agita e tormenta il nostro paese.

Ma è vano sperare che senza un maggiore allettamento in forma di sovvenzione si possa realizzare in larga misura il comune desiderio, imperciocchè appare a tutti evidente, così da potersene omettere la dimostrazione, che la stessa quota di concorso chilometrico può riuscire sufficiente per agevolare la costruzione di talune ferrovie, e risultare inadeguata per altre che sieno in deteriori condizioni di costo e di esercizio.

Di qui è sorto il pensiero espresso nell'articolo 6° che attribuisce al Governo la facoltà di alzare fino a lire 3,000, come limite massimo, la sovvenzione che ora è di mille a chilometro, e concederla, occorrendo, per un termine doppio di quello limitato a 35 anni.

Sarà sempre un lieve sacrificio di fronte ai grandi vantaggi che ne conseguiranno, quand'anco a molte centinaia di nuovi chilometri di ferrovie si volesse accordare questo sovrappiù di favore; ma importa ad un tempo circondare queste concessioni delle migliori cautele, talchè nel graduare in ogni singolo caso la misura della sovvenzione, ed il tempo della sua duratà si debbano osservare regole uniformi, precise e costanti. Egli è con questo intendimento che venne redatta l'ultima parte della legge.

Signori deputati! — Siccome abbiamo detto nell'esordio di questa succinta relazione, noi non ci dissimuliamo l'importanza delle questioni che si annodano al presente disegno di legge. Per ciò appunto importa esaminarle con mente alta e serena, e voi le risolverete con la consueta saviezza.

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza secondo le previsioni di legge	Costo delle linee (escluso il materiale mobile) secondo le previsioni di legge	Totale costo effettivo delle linee (escluso il materiale mobile)	Totale delle maggiori spese da autorizzarsi
	Linee di prima categoria				
1	Novara-Pino	66.00	20,000,000	44,500,000	24,500,000
2	Codola-Nocera	4.50	600,000	900,000	300,000
3	Succursale dei Giovi	19.00	21,000,000	64,000,000	43,000,000
	Linee di seconda categoria				
1	Aosta-Ivrea	67.00	14,350,350	22,500,000	8,149,650
2	Sondrio-Colico-Chiavenna	63.70	8,447,572	10,300,000	1,852,428
3	Belluno-Feltre-Treviso	76.00	8,610,210	15,000,000	6,389,790
4	Ascoli-S. Benedetto	28.00	2,870,070	5,500,000	2,629,930
5	Adria-Chioggia	30.60	3,444,084	7,400,000	3,955,916
	Linee di terza categoria				
1	Novara-Varallo	53.50	5,608,000	8,900,000	3,297,000
2	Bra-Carmagnola	19.00	1,703,312	2,000,000	296,688
3	Vercelli-Mortara-Pavia	72.00	6,275,360	7,800,000	1,524,640
4	Airasca-Cavallermaggiore	32.00	2,868,736	4,800,000	1,931,264
5	Mantova-Legnago	32.00	3,872,793	5,700,000	1,827,207
6	Viterbo-Attigliano	31.00	4,751,344	7,300,000	2,548,656
7	Stazione di Frascati-Città	4.10	645,466	800,000	154,534
8	Foggia-Manfredonia	36.00	2,510,144	3,500,000	989,856
9	Zollino-Gallipoli	35.00	2,689,440	3,400,000	710,560
10	Legnago-Monselice	39.00	4,392,752	7,600,000	3,207,248
11	Gallarate alla Pino-Novara	31.00	5,827,120	13,500,000	7,672,880
	Somma in blocco	»	»	6,061,753	6,061,753
	TOTALI GENERALI	739.40	120,461,753	241,461,753	121,000,000

FERROVIA TORINO-CIRIÈ-LANZO

Il 20 aprile u. s. ebbe luogo in Torino l'assemblea generale ordinaria della Società anonima Canavese per questa strada ferrata, a cui intervennero 212 azionisti aventi diritto a 924 voti.

La relazione del Consiglio d'amministrazione della quale si diede lettura all'assemblea, commemora anzitutto il comm. avv. Paolo Massa, presidente della Società, la cui operosissima vita si spense il 22 febbraio scorso fra il generale rimpianto, e la cui perdita riescì gravissima per la Ferrovia Ciriè-Lanzo, che lo ebbe ad intelligentissimo e degno presidente dal 1878 fino alla sua morte.

Venendo poi a parlare delle risultanze dello scorso esercizio 1886, la relazione, che fu unanimemente approvata, così si esprime:

Se consideriamo le condizioni sotto le quali si svolse l'esercizio 1886, se teniamo conto delle concorrenze che ci vengono fatte, dalle risultanze del nostro bilancio noi dobbiamo conchiudere ch'esse sono più che discrete.

Ed infatti, non ostante le condizioni poco floride del nostro commercio, e il rallentamento della fabbricazione in Torino, non ostante che il pubblico quest'anno tendesse al mare, da dove era stato allontanato l'anno precedente da pericoli di epidemia, non ostante l'apertura al pubblico servizio della linea Ivrea-Aosta, abbiamo avuto sull'anno 1885 un maggior introito di quasi 10 mila lire. Questo aumento, per quanto non grande in sè, merita tuttavia di essere considerato siccome l'espressione della sicurezza colla quale la nostra Società può guardare con tranquillità il proprio avvenire.

I prodotti sociali, cioè gl'*Introiti netti dell'esercizio* riuniti a quelli *fuori esercizio*, sommarono a lire 554.502,24, segnando un aumento di lire 9.809,34 sui corrispondenti prodotti ottenuti nell'esercizio 1885; incremento dovuto principalmente al movimento merci.

Le *Spese dell'esercizio* sommarono a lire 305.079,77, con aumento di lire 7.221,95 su quelle effettuate nell'esercizio precedente, dovuto essenzialmente alle riparazioni delle locomotive ed ai veicoli ed al necessario rifacimento del materiale fisso della strada, dove alle ruotaie di ferro vengono sostituite man mano, ed a seconda del bisogno, le ruotaie in acciaio.

Nè deve impressionare ogni maggior spesa che tenda al consolidamento della strada e del materiale, considerati come strumenti dell'industria nostra, perchè se un giorno le circostanzè ci obbligassero a sviluppare un movimento più intenso, sia per provocare maggior incremento, sia per la difesa dei nostri interessi quando più serie concorrenze ci minacciassero, noi non dobbiamo trovarci impreparati alla bisogna.

Le *Spese pel servizio dei titoli e capitali* vennero effettuate puntualmente e come sempre a seconda degli impegni assunti, così pure vennero effettuate le svalutazioni opportune in causa della condizione nostra di concessionari a termine dell'esercizio ferroviario.

Giunta la nostra Società ormai allo stato di regime, come avrete avuto occasione di vedere, i suoi bilanci presentano quell'uniformità che ci dispensa dall'entrare in maggiori dettagli, ritenendoli sufficientemente indicati nei documenti amministrativi che si allegano a questa Relazione. Diremo piuttosto quali sono le intenzioni del vostro

Consiglio circa il miglioramento a introdursi nell'esercizio nostro.

Nell'*Orario estivo* dell'anno scorso vennero introdotti i *treni mercati* del Martedì e del Sabato fra Ciriè e Torino; sebbene i risultati ottenuti non siano stati troppo soddisfacenti, tuttavia nell'orario estivo 1887, tali treni vennero mantenuti, rendendoli più mattutini, nella speranza che in tal modo possano meglio convenire alle esigenze del commercio ed agli interessi della Società.

Nello stesso orario estivo e senza diminuire il numero ordinario dei convogli, venne istituito un *treno diretto festivo mattutino* fra Torino e Lanzo, nello scopo di portare per tempo a Lanzo quei viaggiatori che abitualmente dedicano la festa alle distrazioni alpine; ed un altro *treno* pure *diretto*, ma *giornaliero* e *pomeridiano*, per rendere sempre più facili, frequenti e sollecite le comunicazioni fra la Città e la montagna, nella quale la nostra Ferrovia deve sperare i suoi futuri incrementi.

A questo principio ispiratosi il vostro Consiglio ha pure creduto util cosa stabilire nei principali e più frequentati paesi delle nostre montagne, delle *Agenzie pel servizio delle merci*, prendendo accordi per un regolare trasporto delle medesime sia coi concessionarii d'omnibus, sia co conducenti locali.

Tali agenzie, costituendo una evidente facilità di relazioni fra i paesi e la Città, saranno apprezzate convenientemente dalle popolazioni e molto utilizzate dai villeggianti.

Come ben sapete l'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti dell'anno scorso votava il seguente Ordine del giorno: « L'Assemblea udite le spiegazioni particolareggiate del Presidente, dalle quali risulta che le spese non sono per sorpassare le 125 mila lire, autorizza la costruzione di una linea di tramvia, che dipartendosi dalla strada ferrata in vicinanza della Venaria, giunga fino alla piazza dell'Annunziata, nel centro dell'abitato di Venaria Reale, ed accorda al Consiglio di Amministrazione tutte le facoltà necessarie tanto per la esecuzione dell'opera, quanto per i provvedimenti di finanza relativi ».

In osservanza a questo chiaro ed esplicito ordine del giorno, il vostro Consiglio, studiato in ogni suo particolre il progetto tanto per il tracciato, quanto per il materiale mobile e fisso più conveniente al servizio promiscuo sui binari della strada ferrata e su quelli del tramvia, lo presentava alla Deputazione Provinciale per ottenere la concessione dell'occupazione della strada provinciale, al Municipio di Venaria Reale per avere il permesso di porre i regoli tramviarii nell'abitato, chiedendo in pari tempo al Municipio di quella Real Villa la misura del concorso che intendeva portare all'opera che tanto da vicino l'interessava.

Nel frattempo il Consiglio Comunale di Venaria ci faceva conoscere che il progetto di collegare la stazione ferroviaria della Venaria colla piazza dell'Annunziata, non sarebbe stato tale da rompere la concorrenza da ogni parte stabilita da proprietari di tramvia e d'omnibus, perchè i viaggiatori avrebbero continuato a discendere a Torino all'attuale nostra stazione; che era desiderio della popolazione Venariese di essere trasportata in un centro di Torino, e finalmente che al Comune stesso era stato presentato un altro progetto di tramvia, mercè il quale quegli abitanti potean venire trasportati nel cuore di Torino.

Tale affermazione non poteva non impressionare il vostro Consiglio, il quale studiò un progetto per allacciare la nostra ferrovia colla linea tramviaria Torino-Leynì, a mezzo di un tronco che, staccandosi dalla ferrovia presso il passaggio a livello della strada di Lanzo, percorrendo il corso Brescia si allaccia al binario della Società di Leynì presso il ponte Mosca, e ciò nello scopo di far proseguire i treni tramviarii fino alla piazza Milano, considerata come stazione terminale.

Per quanto ci fossero note le buone disposizioni del Municipio di Torino, per quanto fossero sempre stati ottimi e cordiali i rapporti colla Società di Leynì e quelli fra i rispettivi Amministratori, per quanto alcuni discorsi ufficiosi ci permettessero di poter sperare di ottenere dal Municipio di Torino la voluta concessione del tronco di allacciamento, e la comunanza di interessi ci desse affidamento di poter conchiudere colla Società di Leynì una equa convenzione per il transito sulla parte della sua linea compresa fra il ponte Mosca e la piazza Milano, per quanto infine tutto convergesse ad assicurarci sul raggiungimento del desiderato scopo di far proseguire i treni tramviarii fino a piazza Milano, il vostro Consiglio fu finora nell'assoluta impossibilità di assumere impegni verso il comune di Venaria, mancandogli in proposito l'autorizzazione dell'Assemblea non ancora interpellata al riguardo ed opponendovisi inoltre questioni d'ordine amministrativo ancora insolute fra il Municipio di Torino e la Società di Leynì.

Tuttavia il vostro Consiglio accettando in massima, e per quanto lo poteva riguardare, l'idea dell'allacciamento, in data 20 ottobre 1886 chiedeva al Comune di Venaria la facoltà di cominciare tosto la costruzione del tronco che dipartendosi dalla Stazione di Venaria Reale arriva alla piazza dell'Annunziata secondo il progetto presentato, rimandando ogni altra questione di concorso e di altre condizioni a quando fossero concertate le intelligenze colla Società di Leynì pel servizio promiscuo sulla sua linea.

In seguito a questa nostra domanda il Consiglio Comunale di Venaria in sua seduta 15 novembre 1886 deliberava permetterci la posizione dei regoli in territorio di quel Comune, riservandosi però la facoltà di fare simile concessione a qualsiasi altra Società tramviaria che ne facesse domanda, e con obbligo per parte nostra di permettere nel caso d'impianto di altre tramvie fra Torino e Venaria, il passaggio di queste sui nostri regoli pel tratto esistente in quel territorio, e ciò senza pretesa per parte nostra tranne le spese di manutenzione che dovrebbero essere sopportate in comune fra le Società concorrenti.

Per quanto gravi fossero queste condizioni, tuttavia il vostro Consiglio ha creduto accettarle per dare prova manifesta che non mai per parte sua sarebbero sorte difficoltà, e per dimostrare che era lungi dal chiedere monopolii.

Credendo con ciò terminato il periodo delle trattative, vennero date le necessarie ordinazioni per l'acquisto del materiale fisso d'armamento e del materiale mobile occorrente, quando con sua sorpresa il vostro Consiglio ebbe notizia che nelle successive sedute 3 dicembre 1886 e 15 gennaio 1887 il Consiglio Comunale di Venaria revocava la dataci concessione per accordarla unicamente alla Società delle Tramvie Occidentali, e ciò senza che fra la deliberazione a noi favorevole e quella contraria fosse intervenuto fatto o scritto che le prime disposizioni avesse potuto in qualche maniera mutare.

Per quanto addolorato da siffatto contrattempo certa-

mente impreveduto, il vostro Consiglio non credette potere retrocedere od arrestarsi. Assicuratasi la concessione per parte del Consiglio Provinciale, dette mano alla costruzione del tramvia; deliberò di costrurre il doppio binario alla fermata di Madonna di Campagna per meglio servire quella grossa borgata e per rendere più indipendente il servizio tramviario da quello ferroviario, stabilì una fermata al passaggio a livello della Strada di Druent ed un'altra ad Altessano per soddisfare anche ai bisogni di quell'importante frazione di Venaria.

Tuttociò il vostro Consiglio fece nell'interesse della Società ed in esecuzione del mandato chiaramente avuto dalla Assemblea dell'anno scorso, e se per ora il tramvia di Venaria si arresterà al limitare dell'abitato di quella Real Villa, è nostro convincimento che il tempo renderà giustizia ai nostri intendimenti e che, svaniti i dissapori e gli equivoci, nell'interesse comune verrà ristabilito col Municipio di Venaria quell'accordo che era rimasto inalterato fino a questi ultimi tempi.

Prima di chiudere questa Relazione adempiamo all'obbligo che ci incombe graditissimo di rendere qui le dovute lodi al Direttore della nostra Società Ingegnere Orlando Bignami per lo zelo intelligente e l'opera assidua portata agli interessi ed al prospero avvenire della nostra Ferrovia, esternando in pari tempo il nostro compiacimento di vederlo sì bene coadiuvato da tutto il personale che ha pure diritto ai nostri ringraziamenti.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Sappiamo che nel giorno 5 corrente veniva tenuta in Livorno presso la Camera di commercio una conferenza coll'intervento del Presidente della Camera stessa, del signor Sindaco, nonchè di rappresentanti degli ufficii del Genio civile, del R. Ispettorato ferroviario e delle Società esercenti le due reti del Mediterraneo e dell'Adriatico all'oggetto di concretare sull'indirizzo a darsi allo studio dei progetti per migliorare le condizioni, ed aumentare la potenzialità della Darsena e relativa stazione marittima in quella città.

La discussione ebbe luogo sovra i progetti allestiti dal Genio Civile e sulle proposte fatte dai rappresentanti della rete Mediterranea allo scopo di ottenere una razionale disposizione nei piazzali e fabbricati, nei binari e nei meccanismi secondo le migliori norme seguite nei porti esteri di recente impianto; e, su proposta del signor Presidente della Camera di Commercio, si addivenne alla conclusione che un funzionario della prefata Amministrazione ferroviaria avrebbe prestato il suo concorso negli ulteriori studi che i funzionari delle Amministrazioni governative e locali dovranno eseguire per concretare il progetto completo da discutersi fra breve in nuova conferenza fra i diversi interessati.

><

La Deputazione provinciale di Bologna, concessionaria della ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore ha notificato al R. Ispettorato delle ferrovie, che trovansi ormai completati i lavori necessari per l'apertura all'esercizio del primo tronco della linea stessa, compreso fra Bologna (San Vitale) e Budrio, e fa in conseguenza domanda perchè venga effettuata al più presto la prescritta visita di ricognizione del tronco medesimo.

><

Il giorno due del corrente mese, a cura della Commissione tecnica governativa all'uopo incaricata, venne effettuata, in concorso anche della Direzione tecnica governativa, dei Delegati della Amministrazione sociale e dei rappresentanti delle Imprese costruttrici, la visita di ricognizione del tronco da Loreo a Chioggia, della linea Rovigo-Adria-Chioggia. In complesso la costruzione di tale tronco venne trovata completa ed in istato da poter soddisfare alle esigenze di un regolare esercizio, salva la necessità di alcuni lavori indispensabili prima di autorizzare l'apertura del tronco medesimo. La predetta Commissione avrebbe manifestato l'avviso che l'apertura all'esercizio possa aver luogo il giorno 23 del corrente mese.

><

Ci consta che il giorno 9 corrente incominceranno le prove delle travate metalliche del grande ponte sul Po a Casalmaggiore. Finite le prove si procederà alla visita di ricognizione del tronco Mezzano Rondani-Casalmaggiore, coll'apertura del quale viene completato l'esercizio fra Parma e Piadena.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possano essere approvati l'atto di sottomissione e la perizia per maggiori spese occorrenti per la costruzione dei tronchi da Pontremoli a Filattiera, della ferrovia Parma-Spezia. La maggiore spesa da autorizzare rileva a L. 1,466,400.

><

Lo stesso Consiglio ha riservato di dar parere sul progetto di transazione colla Ditta Tardy-Galopin-Sue e Jacob, per sopire una controversia riguardante la costruzione dei ponti a travate metalliche sui torrenti Stilo, Lipuda e Gianturco lungo la linea ferroviaria Taranto e Reggio.

><

Ci informano da Messina che in entrambe le avanzate della Galleria Peloritana, in costruzione lungo la linea Messina-Cerda, si sono manifestate delle materie scomposte, con molta acqua, sicchè si dovette sospendere la perforazione meccanica per scavare a mano. All'imbocco occidentale poi si unisce la circostanza della poca aria fornita dai compressori, ciò che ha recato rallentamento tanto nei lavori di scavo che in quelli di rivestimento. Il completamento della galleria potrà tuttavia aver luogo prima della fin d'anno, a condizione, ben inteso che l'Impresa provveda d'urgenza all'impianto di due nuovi compressori.

I due grandi viadotti sui torrenti Zaera e Gallo, pure in costruzione lungo la predetta linea (tronco Messina-Saponara) potranno venire ultimati per la fine del prossimo agosto.

><

La Direzione Generale per le Strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnate al R. Ispettorato Generale le proposte di modificazioni d'orario che la Società riterrebbe opportuno di attivare il 1° giugno p. v., col qual giorno anche le Amministrazioni delle ferrovie estere attiveranno l'orario estivo dei loro treni in corrispondenza con quelli della rete Mediterranea.

Le proposte modificazioni riguardano le linee seguenti: Modane-Torino, Susa-Bussoleno, Torino-Alessandria, Torino-Chieri, Torino-Cuneo, Savigliano-Saluzzo, Genova-Busalla, Genova-Ventimiglia, Torino-Milano, Mortara-Asti, Novara-Varallo, Novara-Gravellona, Milano-Chiasso, Milano-Voghera-Novi, Pavia-Stradella, Tortona-Alessandria, Firenze-Pisa-Livorno, Pisa-Roma, Chiusi-Empoli, Asciano-Grosseto, Metaponto-Reggio e Sibari-Cosenza.

Coll'occasione dell'attuazione delle modificazioni d'orario suaccennate si procederà alla ristampa dell'orario generale.

><

Riceviamo le seguenti informazioni intorno ai lavori ed agli studi della linea da Cuneo a Ventimiglia:

1° tronco, Cuneo-Robilante, Km. 17. — La posa della via al 1° del corrente mese era giunta al Km. 13°. Il giorno 29 aprile per la prima volta la locomotiva passò alla Stazione di Boves e giunse alla Stazione di Borgo San Dalmazzo. Essendovi ora un treno pel trasporto del materiale di armamento, la posa della via procede celeremente, e presto si giungerà alla Stazione di Robilante.

2° tronco, Robilante-Limone, Km. 15. — I lavori procedono con poca attività e si attende che si intraprendano le fondazioni delle opere d'arte più importanti.

Tratta Limone-Ventimiglia, Km. 68. Continuasi sul terreno il tracciamento delle curve, la misurazione ed il rilievo delle sezioni trasversali pel tracciato definitivo della Galleria di Tenda a Tenda. Pel rimanente si procede al tavolo alla formazione dei piani quotati.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa i progetti particolareggiati e le proposte di appalto per la costruzione del secondo binario sui due tronchi contigui alla galleria di Sant'Anna, lungo la ferrovia Ligure, i quali si estendono: da una parte, dalla stazione di Chiavari fino alla progressiva 40.720 verso l'imbocco ovest della galleria stessa; e dall'altro, dall'imbocco est della galleria medesima fino alla nuova stazione di Riva.

I progetti, i preventivi e le relative proposte di appalto sono divisi come segue:

1° movimenti di terra, opere murarie ed armamento del tronco compreso fra la stazione di Chiavari e la progressiva 40.720. Questi lavori sono preventivati dello importo di L. 915,000;

2° movimenti di terra, opere murarie ed armamento del tronco compreso fra l'imbocco est della galleria Sant'Anna e la nuova stazione di Riva; nonchè inghiaiamento ed armamento del tronco compreso fra i due precitati, i quali lavori non furono contemplati nel rispettivo appalto. La spesa ritenuta necessaria ammonta a L. 533,000;

3° raddoppiamento delle impalcature dei ponti in ferro esistenti sulla intera tratta da Chiavari a Riva; pel quale si richiederà una spesa totale di L. 213,000.

><

La Società anonima della tramvia Novi-Ovada, concessionaria della ferrovia Basaluzzo-Frugarolo, ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto delle tariffe e [illegible]dizioni dei trasporti che Essa intenderebbe di attuare [illegible]rcizio della ferrovia medesima.

><

Sappiamo che so[illegible] no state fatte sollecitazioni al Ministero dei lavori pubblici a[illegible] finchè sia presa una decisione in ordine alla domanda della [illegible] Ditta Ginori, diretta ad ottenere alcune concessioni pel tras[illegible]porto del combustibile e delle materie prime occorrenti alla [illegible] industria della ceramica esercitata dalla Ditta predetta.

conc[illegible] per l'ese[illegible] [illegible]rale

><

Approvazioni di spese pervenute alla Direzione gene[illegible] della rete Mediterranea dal R. Ispettorato:

L. 21,570 per l'ampliamento della Stazione di Nova-Siri (linea Taranto-Reggio);

L. 9,980 per la costruzione di latrine isolate nelle Stazioni di Borgo S. Martino, Balzola, Pertengo ed Asigliano della linea Valenza-Vercelli;

L. 9,100 per la costruzione di opere di difesa alla linea Savona-Bra contro le corrosioni del torrente Branzola al Km. 62.780;

L. 10,200 per l'impianto di un magazzino merci e d'un piano caricatore nella suddetta Stazione di Nova-Siri;

L. 510 per un nuovo passo a livello al Km. 25.273 della linea Battipaglia-Agropoli;

L. 433 per la ricostruzione del muro di testa di una chiavica in Stazione di Volterra;

L. 281 per lo spostamento verso Castel San Giovanni del disco in Stazione di Arena Po (linea Alessandria-Piacenza).

><

Diamo qui di seguito le proposte della Commissione (*) incaricata di esaminare le condizioni a cui dovrebbe essere subordinata l'istituzione dei permessi di entrata nelle Stazioni, da mettersi in vendita al pubblico.

1° Le persone non munite di biglietto di viaggio che desiderano di penetrare nell'interno delle Stazioni dovranno acquistare apposito permesso d'entrata, da rilasciarsi dalle Società esercenti le Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica, Sicula, Sarda e Veneta ad un prezzo non maggiore di centesimi 20 per le Stazioni delle città principali, e di centesimi 10 per le altre Stazioni a cui venisse esteso il rilascio dei permessi a pagamento.

Con apposito avviso al pubblico, verranno fatte conoscere le discipline che devono regolare l'uso dei permessi d'entrata nelle Stazioni, richiamando all'uopo le disposizioni di legge e regolamenti che avessero relazione con quanto forma oggetto delle presenti proposte.

2° Dopo un conveniente periodo di esperimento potranno inoltre essere istituiti presso talune Stazioni dei permessi di entrata permanenti valevoli per un periodo di tempo e ad un prezzo che sarà determinato d'accordo fra le Amministrazioni ferroviarie ed il Governo.

3° L'entrata nelle Stazioni è limitata al tempo compreso fra la partenza o l'arrivo del primo e la partenza o l'arrivo dell'ultimo treno viaggiatori della giornata.

4° I permessi d'entrata saranno valevoli solamente per accedere alle sale d'aspetto od ai marciapiedi interni delle Stazioni.

5° I permessi d'entrata potranno essere distribuiti così nelle Stazioni dai bigliettari, come altrove da appositi incaricati.

6° I permessi saranno stampati in rosso su cartoncino bianco, numerati progressivamente per serie, porteranno l'indicazione della stazione per cui sono valevoli, e sarà segnata sul contorno del rettangolo la numerazione delle 12 ore allo scopo di stabilire il periodo di validità del permesso stesso.

A tergo del permesso sarà stampata la seguente avvertenza: « Il detentore del presente permesso dichiara di » accettare e di osservare le condizioni che ne regolano » l'uso a tenore dell'avviso in data . . . ».

7° Le persone munite di permesso d'entrata dovranno presentarlo all'agente che custodisce l'accesso alle sale di aspetto od all'interno della Stazione, il quale bucherà il permesso sulla cifra segnante l'ora durante la quale avvenne l'ingresso.

Non sarà forato che un sol permesso per ogni persona.

Dopo che il permesso sarà stato contrassegnato, il detentore dovrà entrare nella Stazione, oppure abbandonare il permesso stesso nelle mani dell'agente che lo ha controllato.

8° Il permesso di entrata sarà valido fino al termine dell'ora successiva a quella durante la quale avvenne l'ingresso.

9° Le persone munite di permesso d'entrata nel lasciare la Stazione dovranno consegnare il permesso agli agenti

---

(*) N. [illegible]R. — La detta Commissione tenne due sedute in Roma nei giorni 21 e 2[illegible]2 aprile p. p., e nella medesima erano rappresentati: il R. Ispettorato [illegible] Generale delle Strade ferate e le Amministrazioni delle Ferrovie del Me[illegible]diterraneo, dell'Adriatico, della Sicilia, Sarde e Venete.

di servizio che custodiscono gli accessi alla Stazione; nè potranno rientrare senza presentarne un altro, ancorchè non fosse spirata la validità del permesso precedente.

10° Le persone che presentassero all'uscita un permesso scaduto o comunque irregolare e che non potessero provare di non aver viaggiato, saranno ritenute in contravvenzione e trattate come viaggiatori in arrivo sprovvisti di biglietto (art. 33 *Tariffe dei trasporti*).

Qualora provassero di non aver viaggiato, dovranno tuttavia pagare l'importo di un permesso d'entrata salvo le più gravi pene in cui potessero incorrere quando nel fatto si ravvisassero gli estremi di una frode o di un tentativo di frode a danno dell'Amministrazione.

11° I bambini di età inferiore agli anni tre potranno essere ammessi nelle Stazioni ancorchè non muniti di permesso purchè accompagnati da persona che ne sia provvista. Il biglietto è obbligatorio per i bambini di età superiore alla suddetta.

È vietato alle persone munite di permesso d'entrata di introdurre cani nelle Stazioni.

12° L'uso dei permessi d'entrata potrà essere temporaneamente sospeso, sia per disposizione dell'Autorità politica, sia per eccezionali circostanze. In questi casi il pubblico ne sarà avvertito a mezzo di cartelli esposti agli ingressi delle Stazioni.

13° Le Società concederanno nella misura che sarà determinata d'accordo fra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie, permessi gratuiti d'entrata nelle Stazioni alle Autorità civili e militari e ad altre persone alle quali esse crederanno utile e doveroso l'usare tale favore. I Membri dei due rami del Parlamento avranno libero ingresso nelle Stazioni.

14° Il ricavo della vendita, depurato delle spese di fabbricazione e di rivendita, escluse le spese generali di Amministrazione, verrà erogato ogni anno a beneficio degli Istituti di previdenza fra gli agenti ed operai ferroviari (*Cassa pensioni* e *Cassa soccorso*).

15° Gl'introiti netti delle Stazioni comuni verranno ripartiti in proporzione del numero degli arrivi e delle partenze dei treni viaggiatori di ciascuna Società.

La quota proporzionale al numero dei treni viaggiatori della Milano-Chiasso giunti alla Stazione comune di Milano e di quelli partiti dalla Stazione stessa, verrà ripartita per metà fra le due Società.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle strade ferrate, le proposte pel rifacimento parziale del binario sui seguenti tronchi:

« Km. 4 di binario fra le progressive 262.200 e 266.200 sul tronco Bernalda-Metaponto per un importo di L. 92,00;

« Km. 3.966 fra le progressive 224.392 e 228.361 sul tronco Strongoli-Citrone, dell'importo di L. 93,500;

« Km. 4 fra le progressive 43.129 e 39.129 sul tronco Ginosa-Metaponto, dell'importo di L. 92,000;

« Km. 3.576 fra le progressive 340.871 e 344.447 sul tronco Monasterace-Caulonia, dell'importo di L. 85,500,

« Km. 0.424 fra le progressive 467.339 e 467.763 sul tronco S. Gregorio-Reggio, dell'importo di L. 10,500 ».

— La detta Società ha sottoposto all'approvazione governativa:

a) gli elaborati di appalti per le fondazioni pneumatiche e per la costruzione della travata metallica relative alla ricostruzione del ponte sul torrente Lordo, lungo la linea Taranto-Reggio. Le fondazioni sono da eseguire soltanto per le spalle; la luce netta della travata è di m. 40.00; la spesa preventivata rileva a L. 185,000;

b) il contratto stipulato colla ditta Policastro Antonio di Corigliano Calabro, per la esecuzione di opere di difesa contro le verse del torrente Gennarito, lungo la linea Taranto-Reggio;

c) il contratto colla ditta Colombo Carlo di Reggio di Calabria per la esecuzione di muri di difesa dell'argine stradale presso la stazione di Catona, lungo la linea Reggio-Castrocucco.

Ferrovie dell'Adriatico. — Dal 1° corrente, ed in via di esperimento, la Direzione generale delle strade ferrate Meridionali ha instituito uno speciale servizio di *carri raccoglitori* per l'inoltro delle spedizioni a piccola velocità in dettaglio, comprendente il movimento merci nelle seguenti direzioni: fra Firenze-Foligno-Ancona-Terni-Castellammare Adriatico; fra Roma-Terni-Castellammare Adriatico-Foligno-Ancona.

Detti carri, aventi ciascuno un itinerario determinato, sono posti in circolazione con convogli pure determinati, da apposite stazioni. La istituzione dei carri raccoglitori è intesa a rendere più sollecito il trasporto delle piccole spedizioni, evitandone la manipolazione e la conseguente sosta ai punti di diramazione, come pure a diminuire il numero dei carri misti con merci per molte destinazioni anche lontane, i quali carri, per le operazioni di smistamento che devono subire, riescono di grave ingombro agli scali di diramazione.

— La detta Direzione ha presentato al regio Ispettorato generale delle ferrovie il progetto di appalto per la provvista di meccanismi fissi occorrenti per la linea da Portogruaro a Casarsa. Le forniture considerate in progetto sono le seguenti: N. 18 deviatori, tangente 0.10, dei quali 6 sinistri e 12 destri; N. 6 segnali a distanza a disco girevole; N. 2 bilancie a ponte a rotaia continua, del sistema Bianco-Opessi, della portata di 30 tonnellate; N. 2 stadere della portata di 4 tonnellate; N. 2 sagome di carico di carri merci; N. 2 davanzali per piani caricatori.

— La medesima Direzione presentò al Ministero dei Lavori Pubblici, con raccomandazione, una proposta per accordare alcune facilitazioni ai trasporti di asfalto e suoi derivati, a favore della ditta Claasen L. e Comp. di Ancona.

Presentò poi anche al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti:

Consolidamento dell'argine stradale e ricarico della massicciata sul tronco Adria-Loreo, L. 23,100.

Opere di consolidamento fra i Km. 72 e 81 della linea Bari-Taranto, L. 117,400.

Ripristino di difese provvisorie contro il torrente Tartano, linea Colico-Sondrio, L. 15,000.

Impianto di una gru di sollevamento della portata di 20 tonn. nella stazione di Venezia S. Lucia, L. 68,500.

Sistemazione dei manufatti sul tronco Poiana-Vicenza, L. 27,760.

Gettata di massi a difesa di una spalla e di tre pile del ponte sul fiume Piave presso Susegana, L. 7550.

Lavori di consolidamento nella trincea al Km. 112 più 500 linea Foggia-Napoli, L. 5180.

Costruzione di un fabbricato ad uso di lampisteria e scaldapiedi nella stazione di Termoli, L. 9120.

Ferrovia Reggio-Guastalla. — Com'era stato annunciato, avant'ieri, giovedì, ebbe luogo l'apertura all'esercizio del tronco Novellara-Guastalla, della linea sopradetta, nella quale venne attivato, dal detto giorno, un nuovo orario. Questo tronco comprende le fermate di S. Bernardino e S. Giovanni, le quali, e la stazione di Guastalla pure, sono abilitate per ora soltanto al servizio interno viaggiatori e merci.

Ferrovie sicule. — La Società delle ferrovie della Sicilia ha rimesso, per approvazione al R. Ispettorato delle ferrovie, la proposta pel completamento e risanamento della massicciata della linea Messina-Catania-Siracusa. L'importo della provvista e collocamento in opera della massicciata occorrente e dei lavori per il risanamento di quella esistente ascende a L. 1,540,000.

Ferrovie sarde. — La Società italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna ha domandato l'approvazione governativa su di un progetto, per la esecuzione della tettoia metallica della stazione di Cagliari. Il sistema prescelto è quello Polenceau ed il tipo adottato è conforme a quello in opera in molte stazioni dell'alta Italia. La luce della tettoia è di m. 19.

Il sistema Agudio alla ferrovia dei Giovi. — L'egregio ed instancabile ingegnere Agudio ha elaborata una Memoria tecnica, intitolata *Una pronta succursale dei Giovi*, che egli ha rassegnato all'onorevole Ministro dei lavori pubblici, nella quale intende dimostrare come si possa ottenere dall'attuale piano inclinato un potente sussidiario provvisorio e definitivo.

L'autore dichiara che « siccome l'esercizio del detto piano inclinato diviene ognora più insufficiente ed oneroso, parve a lui, come pure ad alcune delle principali Camere di commercio interessate, che fosse prezzo dell'opera trovar modo di migliorare questo esercizio, perchè riuscisse viemmeglio legittimata la sua continuazione dopo l'apertura della succursale, ed in tal guisa assicurato il commercio ne' suoi più vitali interessi ». Per raggiungere tale soluzione, l'Agudio propone:

« 1. Che sul binario di salita dal piano inclinato dei Giovi si faccia l'installazione del sistema funicolare a semplice effetto (tipo Soperga) con motore provvisorio, colla spesa di L. 600,000, eseguibile in 4 mesi senza disturbare l'esercizio; per cui sia permesso di accrescere l'importanza degli attuali convogli in salita onde far seguitare sino a Busalla i treni di Sampierdarena di 33 a 35 carri senza frazionarli a Pontedecimo, portando la potenzialità del piano inclinato da 900 a 1400 carri al giorno.

« 2. Che, aperto l'esercizio della succursale, completisi l'installazione suddetta, coll'applicazione d'un motore definitivo di 1500 cavalli, e di una seconda trasmissione funicolare, rendente il sistema a doppio effetto (tipo Lanslebourg) colla spesa di altre L. 600,000; con cui potere continuare sul piano inclinato un servizio sussidiario di oltre 1200 carri al giorno, senza il concorso delle locomotive, in condizioni di lavoro più vantaggiose che sulla succursale stessa, e che sia capace, all'occorrenza, di soddisfare alle esigenze del massimo movimento di oltre 2000 carri delle due linee in esercizio ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie tedesche. — La Commissione del Reichstag approvò il 30 aprile u. s. i crediti chiesti dal Governo per la costruzione delle ferrovie strategiche che la Germania costruirà alla frontiera svizzero-francese affine di « accrescere la celerità e la prontezza dei concentramenti di truppa » come, appunto, dice la relazione. Le ferrovie sono le seguenti: 1° un tronco girante il territorio svizzero e che metta in comunicazione diretta nel territorio tedesco l'Alsazia superiore col Baden, il Würtemberg, ecc.; 2° i tronchi Leopoldshöhe-Lörrach, Schopfheim-Sächingen, Weizen-Immendingen della ferrovia renana del granducato di Baden; 3° il tronco Tuttlingen-Inzigkofen (Danubio) destinato a congiungere più direttamente Ulma e Monaco all'Occidente; 4° il tronco Memningen-Leutkirch fra la Baviera superiore.

Un secondo binario poi sarà montato in 14 tronchi delle ferrovie alsaziane-lorenesi, prussiane (Ludovico-assiana), bavaresi, würtemberghesi, badesi ed assiane. Le costruzioni si eseguiscono a spese dell'Impero esclusivamente per ciò che riguarda le strade ferrate alsaziane, ed a spese degli Stati rispettivi largamente sovvenzionati dall'Impero, in Prussia, in Baviera, Würtemberg, Baden ed Assia.

La crisi ferroviaria in Inghilterra. — Secondo un rapporto ufficiale pubblicato nel Regno-Unito al principio del corrente anno la lunghezza totale delle linee aperte all'esercizio in Inghilterra, nel paese di Galles, in Scozia ed in Irlanda era di chilom. 52,225 appartenenti a 301 Compagnie differenti. L'anno precedente, 151 di queste Compagnie non avevano pagato dividendi sui valori ordinari, che rappresentavano il 37 0[0 del capitale e del debito totale delle ferrovie.

La più grande rete del mondo. — Le linee ferroviarie esercitate dalla Compagnia della *Pensilvania Railroad* (America) hanno raggiunto oggidì uno sviluppo di 7,404 miglia (11,920 chilom.), ciò che costituisce la più grande rete del mondo intero. A questa cifra bisogna aggiungere 1,124 miglia di linee a doppio binario, 171 miglia a triplo binario, 91 miglia a quattro binari, 2,457 miglia di binari di scarto o di deposito appartenenti alla Compagnia e 472 miglia di binari di scarto appartenenti a privati. In totale adunque 11,720 miglia, ossia 18,870 chilometri di strada ferrata. Queste cifre dimostrano un aumento di 116 miglia di ferrovia e 270 miglia di binari durante il 1886.

Un documento ufficiale informa che esistono sulle linee situate all'est di Pittsburg 1,665 locomotive, 1,859 vetture viaggiatori, 49,427 vagoni merci, 830 vagoni addetti al mantenimento della linea, 1,404 vagoni e *trucs* a braccia e 135 vagoni salone. Il materiale rotabile di tutte queste linee, all'est ed all'ovest di Pittsburg, comprende 10,105 locomotive e vagoni.

Notizie diverse

Congresso ferroviario internazionale. — Si calcola che al Congresso internazionale ferroviario che avrà luogo nel prossimo settembre in Milano, vi saranno quattrocento congressisti, potendo le Società esercenti oltre mille chilometri mandare otto delegati.

Le sedute del Congresso si terranno nella sala del ridotto del teatro della Scala; le sedute delle sezioni nella Scuola politecnica.

La mattina del 17 settembre avrà luogo l'inaugurazione con un discorso del ministro Saracco a cui risponderà il presidente della Commissione ordinatrice del Congresso. Dopo mezzogiorno si procederà alla nomina delle cariche; la sera vi sarà ricevimento al municipio.

Il giorno 18 i congressisti faranno una gita a Venezia con treno speciale. Lunedì, martedì e mercoledì (19, 20 e 21) vi saranno sedute; giovedì una gita a Genova con visita dei lavori del porto; venerdì e sabato sedute; domenica gita sul Lago Maggiore; lunedì chiusura.

Il venerdì i congressisti saranno invitati ad un banchetto offerto dal Governo.

Le Società Mediterranea ed Adriatica si riservano di darne uno esse pure in giorno da determinarsi.

— La Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo, dopo di aver provveduto alla nomina dei delegati dei varii Servizi che dovranno rappresentarla al Congresso ferroviario e che abbiamo già annunciati, ha ora scelto i segretari speciali pel Congresso medesimo, coll'incarico di studiare e di riferire sulle varie questioni poste all'ordine del giorno.

Ecco il sunto dei quesiti col nome dei rispettivi segretari:

Quesito 3. — Ponti metallici. — Quali sono i risultati ottenuti dall'uso dell'acciaio nella costruzione dei ponti metallici, e quale estensione si può dare all'uso di questo metallo, in tal genere di costruzioni. Cav. ing. Callisto Candellero, capo-sezione del Mantenimento.

Quesito 5. — Provvedimenti contro la neve. — Quali sono le precauzioni da prendersi per evitare gl'ingombri di neve, e quali sono i sistemi più efficaci e più economici per lo sgombero delle strade (paranevi, spazzanevi, vagoni speciali per lo spezzamento del ghiaccio, servizio di mano d'opera). Ing. Giuseppe Rocca, sotto-ispettore alla Direzione Generale.

Quesito 9. — Locomotive. — Quali sono le migliori condizioni di costruzione per le locomotive, e sino a qual punto conviene eseguire le riparazioni delle stesse nei depositi. Cav. ing. Silvola, capo-sezione principale della Trazione, e ing. Carlo Cervini, capo-sezione del materiale.

Quesito 15. — Treni viaggiatori. — Quali sono le condizioni le più favorevoli per l'organizzazione dei treni viaggiatori sulle linee di primo ordine. Cav. Bartolomeo Perucca, ispettore principale della divisione tariffe-trasporti-litigi.

Quesito 18. — Manovre di stazione. — Quali sono i mezzi migliori per effettuare le manovre nelle stazioni, dal punto di vista dell'economia e della sicurezza. Cav. ing. Federico Serena, ispettore del movimento e traffico.

Quesito 20. — Personale. — *A*) Organizzazione, reclutamento e formazione del personale. — *B*) Impiego delle donne. Cav. ing. Luigi Molteni, ispettore principale del movimento e traffico.

Quesito 21. — Rimunerazione degli impiegati. — Qual è il miglior mezzo per ricompensare gli impiegati e per interessarli alle economie dell'esercizio. Cav. dott. Carlo Faifofer, ispettore principale della Direzione generale.

Quesito 22. — Istituti di previdenza. — Istituti di previdenza a favore degli impiegati e degli operai delle strade ferrate. Cav. ing. Giuseppe Bertoldo, capo-divisione del Materiale e cav. ing. Francesco Crotti, capo-sezione del Mantenimento.

Quesito 23. — Imposte e tasse. — Cav. avv. Ercole Braschi, ispettore alla Ragioneria centrale.

Quesito 24. — Relazioni internazionali. — Mezzi per sviluppare le relazioni internazionali fra le strade ferrate. Cav. ing. Stanislao Fadda, capo-divisione del Materiale.

Quesito 28. — Freni delle strade ferrate secondarie. — Ing. Pietro Verole, capo-sezione del Materiale.

Quesito 32. — Controllo dei viaggiatori sulle strade ferrate secondarie. — Quali sono i mezzi più efficaci per accertare il controllo dei viaggiatori e specialmente quali sono i migliori sistemi di tagliandi per raggiungere tale scopo. Cav. Michele Termidoro, ispettore principale della Direzione generale.

Cassa Pensioni Alta Italia. — Diamo il sunto delle principali deliberazioni prese nell'adunanza dei 14 febbraio 1887 ed approvate dal Comitato d'Amministrazione nella seduta del 20 aprile u. s.:

1° Approvò il processo verbale della precedente adunanza tenutasi li 6 dicembre 1886, nonchè il relativo bullettino (N. 11) da comunicarsi al personale compartecipante alla Cassa pensioni;

2° Prese atto delle comunicazioni fatte dalla Presidenza, fra le quali:

a) che nel giorno 9 gennaio scorso si è proceduto da uno dei Sindaci della Società, in concorso del Presidente della Cassa pensioni e del Ragioniere Centrale alla verificazione dei valori e delle attività costituenti il patrimonio del Sodalizio. Accertata l'esistenza effettiva di tutti i valori, in perfetta corrispondenza colle scritture contabili, veniva redatto analogo processo verbale di cui una copia si conserva negli atti di questa Cassa pensioni;

b) che il Consiglio d'Amministrazione nella sua adunanza del 17 dicembre 1886 ha confermato il signor cavaliere Lisiade Pedroni nella carica di Presidente di questo Comitato;

c) che sulla proposta della Direzione Generale, il Comitato della Società nella sua adunanza del 29 dicembre detto, ha nominato a Membro di questo Comitato il signor dott. cav. Carlo Faifofer, Ispettore principale presso la Direzione Generale medesima, in sostituzione del signor cav. Domenico Rosso collocato a riposo;

3° Diede voto favorevole per l'ammissione al Sodalizio di N. 7 agenti nominati in pianta stabile colla deliberazione Consigliare del 17 dicembre 1886, i quali alla data di decorrenza della nomina oltrepassavano il 35° anno di età senza superare peraltro il 40°.

4° Sulla domanda degli aventi diritto, liquidò le pensioni ed i soccorsi a norma dello Statuto.

Lavori idraulici. — Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato le provincie di Parma, di Modena, di Pavia, di Bologna, di Grosseto e di Caserta ad indire gli appalti di lavori idraulici da eseguirsi nei rispettivi territori per un importo complessivo di L. 300,000.

Nuovo tunnel sotto il Tamigi. — A Londra si progetta di costruire un nuovo tunnel sotto il Tamigi, il quale congiungerà i rioni settentrionali di quella metropoli coi meridionali, mediante una ferrovia sotterranea. Questa verrà costruita a 20 metri di profondità ad imitazione di quello di Liverpool. Ad ogni stazione di questa ferrovia vi saranno due ascensori idraulici, capaci di portare cadauno 50 persone. L'ascesa o la discesa non durerà così che 15 minuti secondi.

I treni ferroviarii si seguiranno l'uno all'altro con un intervallo di due minuti. La forza motrice sarà probabilmente l'elettricità.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 7 maggio 1887:

Azioni Ferrovie Meridionali	L. 774
» » Mediterranee	» 610
» » Sicule	» 600
» » Sarde (preferenza)	» 295
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 415
» » Gottardo	» —
Buoni Ferrovie Meridionali	» 552
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 306
» » Monte Cenere	» —
» » Novara-Seregno	» 257
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318
» » » 2ª emiss.	» 319
» » Centrale Toscana	» 539
» » Meridionali	» 325
» » Sarde, serie *A*	» 322
» » » serie *B*	» 324
» » » 1879	» 325,50
» » Pontebba	» 486
» » Nord-Milano	» 284
» » Meridionali Austriache	» 311

CONVOCAZIONI.

Società per le Ferrovie del Ticino. — 2ª convocazione dell'Assemblea generale degli azionisti pel 16 corr., ore 5 pom., presso la sede della Società in Roma.

Società per le Ferrovie dell'Appennino Centrale. — 2ª convocazione dell'Assemblea generale degli azionisti pel 31 maggio corr., ore 4 pom., presso la sede della Società in Roma.

Società per le Ferrovie Napoletane. — 2ª convocazione dell'Assemblea generale degli azionisti pel 18 corr., ore 5 pom., presso la sede della Società in Roma.

Società anonima delle Ferrovie Secondarie Romane. — Assemblea generale ordinaria e straordinaria pel 31 maggio corr., ore 3 pom., presso la sede della Società in Roma.

Parte straordinaria:

1° Domanda di concessione della linea Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano;

2° Cessione dell'esercizio;

3° Cessione di una parte del prodotto netto proveniente dall'esercizio, onde far fronte alle spese della costruzione della linea di cui all'art. 1°.

Società delle Guidovie Centrali Venete. — Assemblea generale ordinaria per giovedì 19 maggio, ore 1 pom., presso la sede della Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche in Padova.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Genova (12 maggio, ore 2 pom., definitivo). — Appalto per l'apertura di diverse strade di circuizione allo Spedale di S. Andrea, in Carignano, provvisoriamente deliberato per L. 630,450. Deposito L. 75,000; deposito per spese L. 5000.

Prefettura della Provincia di Messina (14 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento di porzione dell'8° tronco, 1ª parte, compreso tra la risvolta Natoli e l'innesto con la comunale Raccuja della strada, inscritta al n. 165 dell'elenco III,

tabella *B*, legge 23 luglio 1881, pel prezzo di L. 63,784.33. Lavori compiuti in 8 mesi. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva il decimo. Fatali a 15 giorni.

Prefettura della Provincia di Trapani (16 maggio, ore 1 pom., definitivo). — Appalto per i lavori di costruzione e sistemazione dalla strada comunale obbligatoria San Marco-Tangi Ballata in territorio di Monte San Giuliano. Importo ridotto L. 110,212.24. (V. N. 11 e 15 del *Monitore*).

Prefettura della Provincia di Terra di Lavoro (17 maggio ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto delle opere di manutenzione alla strada di bonifica denominata Argine strada del quadrivio di Vico di Pantano alla Pagliara di Amitrano nella bonifica del Volturno (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1893). Canone annuo L. 7364.69. Cauzione provvisoria L. 1000, definitiva ½ annata del canone d'appalto. Fatali a giorni 15.

Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (18 maggio, ore 12 meridiane, unica e definitiva). — Appalto per la costruzione e fornitura di tre barche di legno, tipo White, cioè: due della lunghezza di m. 12,25 ed una di m. 9,15 con i rispettivi motori a vapore, con gli oggetti di allestimento e di ricambio, per la somma presunta complessiva di L. 60,000. Deposito L. 6000. Offerte anche al Ministero della marina, o ad una delle Direzioni delle costruzioni navali del 2° e 3° dipartimento marittimo in Napoli e Venezia. Saranno ammessi agli incanti solamente i proprietari o i rappresentanti di cantieri nazionali, notoriamente atti alla costruzione dei galleggianti e dei motori sopra descritti.

Ministero dei Lavori Pubblici e prefettura di Udine (20 maggio, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del 1° tronco della strada nazionale n. 1, da Piani di Portis al monte Mauria compreso fra Piani di Portis e l'abitato di Socchieve, della lunghezza di m. 25,059.52, escluse le traverse degli abitati di Amaro, Tolmezzo con Caneva, Villa Santina ed Enemonzo per l'annua somma di L. 14,664.22 (V. N. 15 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e prefettura di Potenza (20 maggio, ore 10 antim., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 3° tronco della variante al 4° tratto Latronico-Maredacqua della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra la origine della comunale obbligatoria di Episcopia ed il 4° ponticello di Maredacqua, della lunghezza di m. 5,952.72. Provvisoriamente deliberato per L. 311,058.13 (V. N. 12 del *Monitore*).

Municipio di Bologna (20 maggio, ore 1 pom., unica e definitiva). — Appalto per la parte della nuova pavimentazione da farsi in lastre di granito nella piazza Vittorio Emanuele II. Importo L. 85,000. Lavoro compiuto entro il mese di febbraio 1888. Deposito L. 14,000.

Deputazione Provinciale di Catania (20 maggio, ore 12 merid., 1ª asta). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la rettificazione di un tratto della strada da Aci-Reale a Giarre, nella contrada denominata calata del Sorbo. Importo L. 42,000. Lavori compiuti in un anno. Cauzione provvisoria L. 2000; definitiva L. 4000. Deposito per spese L. 800.

Ministero dei L. P., e Prefettura di Udine (20 maggio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1896) del 2° tronco della strada nazionale n. 1, da Piani di Portis al Monte Mauria, compreso fra l'abitato di Socchieve ed il Rio Stabia, confine con la provincia di Belluno, della lunghezza di metri 32,533.12 escluse le traverse degli abitati di Socchieve, Ampezzo, Tredolo (Forni di sotto) ed Andrazza (Forni di sopra), per l'annua somma di L. 22,690.60. Fatali a giorni 15. (V. N. 15 del *Monitore*).

Prefettura di Salerno (21 maggio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco del Fossato Maggiore compreso fra m. 279.74 a monte del Ponte Cutura e m. 182 a monte del ponte Zerro e della Lontrara S. Giovanni nella bonifica del Vallo di Diano. Importo L. 80,000, di cui L. 63,330 a base d'asta. Lavori ultimati in 15 mesi. Cauzione provvisoria L. 3000; definitiva il decimo.

Deputazione Provinciale di Terra d'Otranto (26 maggio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto generale per la manutenzione della strada provinciale Taranto al confine Barese detto Paretone (m. 38,895), che avrà termine al 31 marzo 1893. Canone annuo L. 22,000. Cauzione provvisoria L. 6000; definitiva L. 22,000. Fatali a giorni 15.

Direzione territoriale del Genio Militare di Capua (31 maggio, ore 11 antim., unica e definitiva). — Costruzione di una cavallerizza di 2° ordine nel quartiere nuovo in S. Maria Capua Vetere. Importo L. 72,000. Lavoro compiuto in 380 giorni. Cauzione L. 7,200.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera della travata metallica *Monteverde* per conto della Società per le strade ferrate del Mediterraneo.

Municipio di Meina. — L'appalto per la costruzione di un palazzo per asilo infantile e scuole comunali, nell'asta del 23 aprile, a Meina fu aggiudicato al signor Cottini Luigi, domiciliato a Caravate (Como), per la somma di L. 55,000.

Direzione del Genio militare di Milano. — L'appalto per la sistemazione caserma S. Teresa in Como, nell'asta del 23 aprile a Milano, fu aggiudicato al signor Rossi Carlo, domiciliato a Varese, via Cavour, 15, per L. 22,700.

Regio Liceo Vittorio Emanuele in Napoli. — L'appalto per i lavori adattamento a villeggiatura degli alunni nella casina sita nel fondo S. Stefano al Vomero, nell'asta del 25 aprile a Napoli, fu aggiudicato al signor Colica Giuseppe, domiciliato a Napoli, via Umberto I, n. 1, per la somma di L. 103,653.21.

Amministrazione provinciale di Parma. — L'appalto per la costruzione di m. 510 di muro, nel torrente Parma, a difesa sponda franosa, strada provinciale di Langhirano, nell'asta del 23 aprile, a Parma, fu aggiudicato al signor ingegnere Enrico Zaffaroni, di Guanzate, provincia di Como, domiciliato a Parma, via Angelo Mazza, n. 6, per la somma di L. 73,200 (Vedi N. 16 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Piacenza. — L'appalto per i lavori di consolidamento e sistemazione parte restante braccio levante del panificio militare di Parma, nell'asta del 28 aprile a Piacenza fu aggiudicato al signor Campanini Davide, domiciliato a Parma, via Ventidue Luglio, n. 90, per la somma di L. 23,271.70.

Municipio di Tolentino. — L'appalto per la costruzione della strada di accesso alla stazione ferroviaria, nell'asta del 16 aprile a Tolentino, fu aggiudicato al signor Fallei Alessandro, domiciliato a Tolentino, per L. 24,384.79 (Vedi N. 14 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio militare di Venezia. — L'appalto per la manutenzione e miglioramento fabbricati della Regia marina in Venezia, nell'asta del 28 aprile a Venezia, fu aggiudicato al signor Filippini Antonio, domiciliato a Venezia, via Garibaldi, n. 1770, per la somma di L. 342,900 (Vedi N. 16 del *Monitore*).

Prefettura di Verona. — L'appalto per lavori rialzo banca e costruzione sotto-banca tratto argine sinistro Adige, in località Volta Morosa inferiore, nell'asta del 28 aprile, a Verona, fu aggiudicato al signor Guido Finzi, domiciliato a Mantova, per la somma di lire 28,053.13 (Vedi N. 14 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

Preghiamo vivamente quei pochi Associati che sono in ritardo nel pagamento, a volere porsi in regola colla

AMMINISTRAZIONE
del *Monitore delle Strade Ferrate.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico
dal 21 al 30 aprile 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	484 4511	280 4286	225	—
Media in esercizio	4411	4221	190	—
Viaggiatori	1.561.205 69	1.490.376 91	70.828 78	—
Bagagli e Cani	72.679 82	78.949 33	—	6.269 51
Merci a G. e P. V. accelerata	290.654 43	290.119 16	535 27	—
Merci a P. V.	1.536.938 58	1.532.524 05	4.414 53	—
TOTALE	3.461.478 52	3.391.969 45	69.509 07	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 30 aprile 1887.*

Viaggiatori	36.898.943 10	35.033.373 14	1.865.569 96	—
Bagagli e Cani	1.825.658 09	1.739.202 41	86.455 68	—
Merci a G. e P. V. accelerata	8.742.529 46	8.463.336 38	279.193 08	—
Merci a P. V.	45.664.488 76	43.794.286 16	1.870.202 60	—
TOTALE	93.131.619 41	89.030.198 09	4.101.421 32	—

Prodotto per chilometro.

della decade	767 34	791 41	—	24 07
riassuntivo	21.113 49	21.092 21	21 28	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Marzo 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	10.465 25	567 50	11.032 75
Torino-Lanzo	» 32	29.073 00	11.018 65	40.091 65
Settimo-Rivarolo	» 23	10.511 55	11.331 30	21.842 61
Santhià-Biella	» 30	26.023 18	20.162 65	46.185 83
Fossano-Mondovì	» 24	3.619 45	397 35	4.016 80
Sassi-Superga	» 3	1.946 40	—	1.946 40
TOTALE		81.638 83	43.477 45	125.116 28

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 21 al 30 Aprile 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	4.762 25	13.827 30	1.177 65	5.515 65	1.135 80	4.107 80	5.348 90	4.353 75	8.453 05	1.907 85	735 30
Bagagli	70 15	211 95	43 10	191 10	5 80	81 80	8 10	11 15	43 00	12 95	10 95
Merci Gr. Velocità	478 95	1.014 70	117 75	396 25	189 45	197 30	6 50	40 30	144 30	74 80	—
Id. Picc. Vel. Acc.	34 00	1.044 50	2 80	71 60	—	155 20	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	3.323 75	4.451 05	1.190 05	5.054 75	1.644 60	1.609 75	4.108 20	415 25	2.510 15	240 25	—
Totali	8.669 10	20.549 50	2.531 35	11.229 35	2.975 65	6.151 85	9.471 70	4.820 45	11.150 50	2.235 85	746 25

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

Decade dall'11 al 20 Aprile 1887 *(prodotto approssimativo).*

ANNO	Viaggiatori	Bagagli e Cani	G. Velocità	P. Velocità	Introiti diversi	TOTALE
1887	113.817 34	2.065 33	7.084 94	91.050 75	2.371 58	216.389 94
1886	116.323 60	2.464 50	8.966 06	101.363 15	1.833 45	230.950 76
Differenze	— 2.506 26	— 399 17	— 1.881 12	— 10.312 40	+ 538 13	— 14.560 82
	Dal 1° Luglio 1886 al 20 Aprile 1887.					
1886-87	3.190.091 14	68.766 04	336.895 78	3.233.583 92	63.631 76	6.892.968 64
1885-86	2.852.570 75	64.231 49	295.850 07	3.165.451 12	61.598 75	6.439.702 18
Differenze	+ 337.520 37	+ 4.534 55	+ 41.045 71	+ 68.132 80	+ 2.033 01	+ 453.266 46

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

11ª Decade — Dall'11 al 20 aprile 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	1.029.110 42	49.573 28	256.108 09	1.296.111 86	29.715 20	2.660.618 85	3.980 00	668 50
1886	820.607 04	43.030 96	278.471 54	1.255.018 29	29.310 90	2.426.438 73	3.980 00	609 66
Differenze nel 1887	+ 208.503 38	+ 6.542 32	— 22.363 45	+ 41.093 57	+ 404 30	+ 234.180 12	»	+ 58 84
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	9.114.037 29	446.572 50	2.972.300 14	13.187.810 64	333.851 82	26.054.572 39	3.980 00	6.546 37
1886	8.347.632 72	411.928 09	2.538.532 18	12.863.580 41	360.933 48	24.522.606 88	3.980 00	6.161 46
Differenze nel 1887	+ 766.404 57	+ 34.644 41	+ 433.767 96	+ 324.230 23	— 27.081 66	+ 1.531.965 51	»	+ 384 91
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	37.500 20	860 35	4.203 35	17.965 80	1.153 40	61.683 10	725 00	85 08
1886	20.146 10	362 70	1.810 11	11.896 74	642 13	34.857 78	460 00	75 78
Differenze nel 1887	+ 17.354 10	+ 497 65	+ 2.393 24	+ 6.069 06	+ 511 27	+ 26.825 32	+ 265 00	+ 9 30
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	319.581 52	7.365 94	41.166 76	188.102 31	10.125 04	566.341 57	705 36	802 91
1886	195.243 65	3.342 61	15.286 31	97.631 00	6.786 63	318.290 20	430 64	739 11
Differenze nel 1887	+ 124.337 87	+ 4.023 33	+ 25.880 45	+ 90.471 31	+ 3.338 41	+ 248.051 37	+ 274 72	+ 63 80

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade			Prodotti dal 1° gennaio		
	1887	1886	*Differenze* nel 1887	1887	1886	*Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.760 00	2.475 95	+ 284 05	19.242 85	19.568 25	— 325 40
Merci	591 45	523 50	+ 67 95	7.382 32	6.899 15	+ 483 17
Introiti diversi	97 30	»	+ 97 30	1.179 50	27 00	+ 1.152 50
Totali	3.448 75	2.999 45	+ 449 30	27.804 67	26.494 40	+ 1.310 27

ANNUNZI

Società Anonima Metallurgica
TARDY E BENECH
SAVONA

Capitale Sociale Versato L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO
FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e Rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE
diretta dal Comm. Ing. **A. COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Via Medina

Opificii Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

POZZOLANA
COLOR ROSSO MATTONE DELLE CAVE DI ROMA

unica qualità riconosciuta ed accettata

DALLE DIREZIONI IDRAULICHE DELLO STATO

dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici e dalle Amministrazioni ferroviarie del Regno

Si GARANTISCE L'ACCETTAZIONE nella costruzione di GALLERIE FERROVIARIE, VIADOTTI, PONTI, PORTI DI MARE, ACQUEDOTTI, FOGNE, ecc., da costruirsi per conto dello Stato e Municipi, in conformità dei Capitolati d'appalto del Ministero dei Lavori Pubblici, nei quali **è solo prescritta la Pozzolana Rossa delle cave di Roma**, qualità unica per tali lavori.

Spedizioni in qualunque **Stazione ferroviaria** per vagoni completi, e con bastimenti in partenza dal Porto di Fiumicino. — **Prezzi speciali** alle Imprese di Costruzioni ferroviarie e di Porti marittimi ed altri lavori, che acquistino almeno 1000 tonnellate.

Dirigersi al Sig. EDOARDO RISSONE, Via Archetto, 22, ROMA

Concessionario delle Cave medesime.

LOTTERIA
DELLA
STAMPA
Assunta dalla

BANCA SUBALPINA e di MILANO

Società anonima col capitale versato di Lire 20,000,000

1555 PREMI

Estrazione prossima

Primo Premio da Lire

100,000

Diversi Premi da Lire

50000, 25000, 15000, 10000, 5000, 1000, 500

Ogni Biglietto costa UNA LIRA

Acquistando un gruppo di **cinque biglietti** *si può ottenere la vincita del*

Gran Premio cumulativo di Lire

200.000

Ogni gruppo di cinque biglietti costa **CINQUE LIRE.**

I biglietti si vendono in TORINO: presso la Banca Subalpina e di Milano, e presso tutti i Cambisti e Rivenditori di Tabacchi.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX | Sabato, 14 Maggio 1887 | NUM. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

La Galleria Succursale dei Giovi

REPLICA DELL'ING. MAZZUOLI AL DOTT. BARETTI

Genova, 10 maggio 1887.

Onorevole signor Direttore
del « Monitore delle Strade Ferrate »,

La cortesia con cui la S. V. Ill.ma si compiacque accogliere nel numero 18 del Giornale da lei diretto un mio scritto sulla galleria di *Ronco*, della ferrovia succursale dei *Giovi*, mi fa sperare ch'ella vorrà dare pure ospitalità ad alcune osservazioni, che mi credo in dovere di esporre in risposta ad una lettera del sig. dott. M. Baretti, comparsa nel numero 19 del 7 corrente mese.

Innanzi tutto, mi fa d'uopo dichiarare che mai ebbi, prima d'oggi, per le mani il numero 13 del *Monitore delle Strade Ferrate*, e che quindi non potè essere mia intenzione di invalidare alcuna delle conclusioni della relazione del dott. Baretti inserita in quel numero. Le frasi da me poste fra due « » furono tolte dal volume stampato in Roma dalla Tipografia Sociale ed intitolato: *Replica dell'Impresa Prospero Ottavi alla memoria tecnica dell'Amministrazione;* e siccome la detta *Replica* porta soltanto la firma dell'Impresa, così non mi sembrò fuori di luogo il supporre che le affermazioni in essa contenute potessero essere interessate.

Un'altra dichiarazione devo fare. Il dott. Baretti, cui fu dato dall'Impresa costruttrice « l'onorevole incarico di riferire, dopo esame locale, sulla natura e condizione delle roccie attraversate dalla galleria di *Ronco* », lascia ripetutamente intendere ch'io abbia pubblicato quel mio scritto come difensore dell'Amministrazione dello Stato, col mandato di giungere ad uno scopo prefisso ed imposto. Ebbene, affermo nel modo più reciso, e sfido chiunque a smentirmi, che io scrissi quell'articolo di mia libera, spontanea volontà, spinto dal solo desiderio di contribuire, per quanto le mie forze lo consentono, a facilitare il compimento di un'opera d'interesse generale. Dirò di più: che rispetto troppo l'Amministrazione dello Stato per ammettere che in essa vi possa essere chi voglia imporre ad un ingegnere di studiare un dato problema, coll'obbligo di giungere ad una soluzione prestabilita; è poi certo che mai io avrei accettato un simile mandato. Sempre e innanzi tutto la verità: questa è la mia divisa. Può essere che cada in errore, giacchè non sono infallibile; mai però affermerò cosa ch'io già sappia non vera.

Ciò premesso, penetrerò subito nel cuore della questione, omettendo di entrare in troppi dettagli, onde non abusare dello spazio concessomi e non affaticare inutilmente il lettore.

Nel mio articolo del 26 p. p. aprile io ho detto che le difficoltà che si lamentano nella tratta guasta, sono dovute all'opera poco previdente dell'uomo; il dott. Baretti le fa invece dipendere da *forza maggiore*. Ma io venni a quella conclusione dopo avere reso conto di una serie di fatti da me osservati non soltanto in questi ultimi sei mesi, quando, cioè, la galleria era per 7|8 già rivestita di muratura, ma fino dal principio dei lavori, ossia dal luglio del 1883. Mi valsi inoltre degli importantissimi risultati ottenuti cogli studi fisici e chimici eseguiti dall'ingegnere Mattirolo su campioni di roccia raccolti nella tratta guasta. Di più, ricorrendo ad un paragone facile ad essere inteso da chicchessia, ho confrontato gli strati di scisto ad un libro formato di un gran numero di pagine sottili, dimostrando come il rigonfiamento di queste pagine, dovuto *principalmente* all'assorbimento dell'acqua allo stato di vapore, e solo, in via *secondaria*, all'alterazione della pirite disseminata nella roccia, sia, a parer mio, la causa precipua delle pressioni lamentate, e come il modo di deformazione dei rivestimenti in muratura porga un validissimo argomento a conferma di quell'ipotesi. Il

prof. Baretti invece si è limitato ad insistere nell'attribuire la causa delle maggiori pressioni nella tratta guasta « allo stato di disaggregazione degli argilloscisti, risultato di un lungo e persistente lavoro geologico e sopratutto al rimaneggiamento, cui la roccia andò soggetta da tempi antichi e ripetutamente ». Io dissi già che non so intendere come si possa dire *rimaneggiata* una pila di strati che ci apparisce regolarmente stratificata, salvo i ripiegamenti e contorcimenti dovuti alle forze di sollevamento; sarei quindi stato molto grato al dott. Baretti, a cui quei rimaneggiamenti sono chiari ed indiscutibili, se ci avesse dato un qualche cenno sulla loro probabile causa, o almeno sul loro modo di manifestarsi. E tanto maggiore sarebbe stata la mia gratitudine, in quanto che confesso che nella mia mente si fa buio pesto quando penso che quei rimaneggiamenti « d'ordine geologico » devono essere rimasti limitati ad una tratta di appena 1300 metri di lunghezza, senza aver lasciato alcuna traccia alla superficie, e senza essersi estesi in larghezza, poichè di essi non si ebbe indizio alcuno nell'antica e vicinissima galleria dei Giovi. In ogni modo, suppongasi per un momento che questi rimaneggiamenti abbiano realmente esistito e che per essi la roccia siasi ridotta « in una poltiglia di scheggie priva di ogni consistenza ». Come mai per scavare quella poltiglia, si fece uso delle perforatrici meccaniche e della dinamite? E come si può spiegare quest'altro fatto, da tutti ammesso, che quando si tratta di allargare lo scavo nella roccia rigonfiata, dopo avere abbattuto col piccone lo scisto, tutt'al più per qualche metro di spessore, conviene poi ricorrere all'uso delle piccole mine? Strana poltiglia davvero questa, che per essere escavata ha bisogno della dinamite! E poi, come mai quella poltiglia non ha premuto ugualmente su tutta la superficie del rivestimento, e come con essa si possono spiegare le maggiori pressioni quasi sempre verificatesi sull'angolo orientale della calotta e su quella occidentale del sott'arco, maggiori pressioni, che così bene si accordano, come ho dimostrato nel mio articolo precedente, col rigonfiamento delle pagine scistose? Di fronte a queste obbiezioni, lo stato di poltiglia esteso a tutta o ad una gran parte della massa rocciosa sovraincombente alla galleria, non parmi sostenibile; conviene quindi ammettere che lo sminuzzamento dello scisto sia un fenomeno limitato alla superficie interna dello scavo sotterraneo e prodotto da agenti locali, i quali furono da me determinati nel *tempo,* nella *temperatura,* nell'*umidità*. Il dott. Baretti dice, è vero, di aver *dimostrato luminosamente* non potersi ammettere che tutta la causa dello sfacelo della roccia sia dovuta ai tre fattori suddetti. Io ignoro ove egli abbia esposto quella dimostrazione luminosa; ma qualunque essa sia, mi limiterò a porvi di contro il fatto seguente, facile a verificare.

In una finestra della torretta con cui si termina il pozzo N. 5 dell'antica galleria dei Giovi, furono collocati, non so quando, alcuni grossi pezzi di argilloscisto, come per formarne una specie di muro a secco. Ebbene, alcuni di quei frammenti, e più specialmente quelli che si trovano meglio esposti all'azione del vapore uscente dall'orifizio di quel pozzo, appariscono ridotti in un ammasso di minutissime scaglie, ciò che prova come essi sieno andati in completo sfacelo. Quale dunque sarà stata la causa di tale trasformazione: il vapore caldo, o la *forza maggiore*?

Voglio ora pormi anche una volta sul campo del mio contradditore ed ammettere per un istante la sua tesi, che, cioè, nella tratta guasta la roccia si sia realmente presentata, fin dal momento dell'escavo, in condizioni assai peggiori di quelle incontrate in tutto il resto della galleria. In tal caso è chiaro che colà ove le difficoltà apparivano maggiori, ivi si dovevano predisporre maggiori mezzi per vincerle. E siccome è indiscutibile, ed anche il dott. Baretti lo ammette, che « quanto meno la superficie della roccia rimane a contatto coll'aria calda ed umida della galleria, tanto meglio sarà », così la più elementare prudenza avrebbe dovuto consigliare a far durare quel contatto il minor tempo possibile, cercando contemporaneamente di scemare il calore e l'umidità dell'aria. In realtà si seguì precisamente la via opposta, ed ho dimostrato nel mio precedente articolo che il *tempo*, la *temperatura* e l'*umidità* raggiunsero nella tratta guasta il *massimo valore*. Parmi quindi di avere tutto il diritto di ripetere che le difficoltà che si lamentano, sono dovute all'opera poco previdente dell'uomo e non a *forza maggiore*.

Tornerò per ultimo sull'argomento della ventilazione, argomento che, come già dissi, è per me di somma importanza. E questa importanza vieppiù si accresce pensando che la discussione sul passato può aver solo per risultato di dare cui spetta la responsabilità di quanto è avvenuto, mentre la questione dell'aeraggio riguarda anche l'avvenire, essendo indubitato che una buona ventilazione migliorerà notevolmente le condizioni della roccia e diminuirà di molto le difficoltà e le spese che si dovranno ancora incontrare per il compimento della galleria. Sono quindi rimasto meravigliato nel vedere che il dott. Baretti ha saltato quella questione a piè pari, colla speciosa ragione che la ventilazione non tocca all'argomento geologico. Però poco sotto soggiunge che l'aria umida e calda non può che recar danno alla roccia. Ma come si scemeranno l'umidità e la temperatura dell'aria racchiusa in una galleria, se non con un aeraggio molto energico? Così, benchè indirettamente, il dott. Baretti ammette egli pure la necessità di una buona ventilazione.

Voglio dunque sperare che si cesserà una volta dal lasciare la tratta guasta in contatto di un'aria umida e oltremodo calda, mentre basterebbe un atto di volontà per farvi circolare una corrente d'aria attivissima.

E qui faccio punto.

Ing. L. Mazzuoli.

PRODOTTI FERROVIARII

Gennaio 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di gennaio 1887 e 2° semestre 1886, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1885-86.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali, avvertendo che abbiamo ommesso di render conto di alcuni mesi precedenti, stante il grave ritardo con cui il Governo li ha pubblicati.

Il totale generale dei prodotti nel mese di gennaio 1887 ascese a L. 16,553,766, mentre nel gennaio 1886 fu di lire 14,836,743, e quindi presenta un aumento di L. 1,717,023.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori	L. 5,945,989	L. 5,278,680
Bagagli	» 259,155	» 231,317
Merci a grande velocità . .	» 1,882,809	» 1,038,290
» piccola » . .	» 8,261,224	» 8,189,628
Introiti diversi . . .	» 204,589	» 98,828
Totale	L. 16,553,766	L. 14,836,743

E vanno poi ripartiti tra le reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea . . .	L. 7,918,160	L. 7,442,647
» Adriatica . . .	» 7,330,770	» 6,192,129
» Sicula	» 620,431	» 616,603
Ferrovie dello Stato . .	» 78,404	» 89,100
» Sarde	» 115,762	» 103,378
» Diverse . . .	» 490,239	» 392,886
Totale	L. 16,553,766	L. 14,836,743

La differenza poi tra il gennaio 1887 e il gennaio 1886 va così ripartita:

Rete Mediterranea . . .	+ 475,513	
» Adriatica	+ 1,138,641	
» Sicula	+ 3,828	
Ferrovie dello Stato . . .		— 10,696
» Sarde	+ 12,384	
» Diverse . . .	+ 97,353	
Totale	+ 1,717,023	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di gennaio in	L. 16,553,766
aggiungendo quelli del 2° semestre 1886 in .	» 115,087,732
il prodotto generale dal 1° luglio 1886 al 31 gennaio 1887 risulta di	L. 131,641,498
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 126,997,920
per cui si ha l'aumento di	L. 4,643,578

Questo aumento generale per tutte le reti va poi così ripartito:

Rete Mediterranea . . .	+ 3,434,524	
» Adriatica		— 30,793
» Sicula.	+ 373,618	
Ferrovie dello Stato . . .		— 125,126
» Sarde	+ 5,281	
» Diverse. . . .	+ 986,074	
Totale	+ 4,643,578	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1886 al 31 gennaio 1887 fu di chilometri 11,169, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 10,504.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole reti dal 1° luglio 1886 al 31 gennaio 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di gennaio	Dal 1° luglio al 31 gennaio
Rete Mediterranea	1768	14657
» Adriatica	1559	12095
» Sicula	958	7366
Ferrovie dello Stato . . .	560	5064
» Sarde	281	2134
» Diverse	512	4953

Quindi la media è di L. 1460 pel mese di gennaio, e L. 11,786 per il periodo dal 1° luglio al 31 gennaio con un aumento, cioè, di L. 61 per il primo, e una diminuzione di L. 304 pel secondo in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1886 al 31 gennaio 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell'apertura all'esercizio		Lungh. — Chilom.
Rete Adriatica	Cervia-Cesenatico . . .	Luglio	4	7
	Viterbo-Attigliano . . .	Agosto	16	40
	Colico-Chiavenna . . .	Settembre	9	27
	Belluno-Cornuda	Novembre	11	58
	Colorno-Mezzani-Rondani .	Dicembre	1	5
	Legnago-Montagnana . .	Id.	31	15
	Faenza-Fognano	Gennaio	9	18
Rete Mediterranea.	Donnaz-Aosta	Luglio	5	48
	Latiano-Mesagne . . .	Agosto	25	8
	Venafro-Rocca Ravindola .	Settembre	2	7
	Avellino-Prato Pratola . .	Id.	2	9
	Mesagne-Brindisi . . .	Dicembre	30	16
	Sicignano Sala Consilina .	Id.	30	41
Linea. Como-Varese-Laveno.	Varese-Laveno	Luglio	5	23
Linea. Camposampiero-Montebelluna.	Composampiero-Montebelluna	Id.	21	28
Palermo-Corleone.	Palermo-Villafrati . . .	Agosto	16	34
	Villafrati-Corleone . . .	Dicembre	20	34
Arezzo-Fossato	Anghiari-Arezzo	Agosto	16	38
Linee. Ventoso-Reggio-Guastalla	Reggio-Bagnolo-Novellara .	Ottobre	23	19
	Bagnolo-Correggio . . .	Id.	23	8
			Totale	483

TARIFFE FERROVIARIE

(Contin. — V. N. 17).

D

Concessioni speciali.

71. *Società proponente.* — Adriatica, 6 agosto 1886.

Oggetto della proposta. — Applicazione del prezzo di L. 0.26 per vagone-chilometro, più la tassa erariale ed il diritto fisso di L. 0.204 a tonnellata, pel trasporto di acqua potabile dall'Ofantino a Barletta.

Approvato con telegramma 7 agosto 1886.

72. *Id.* Adriatica, 3 luglio 1886.

Id. Concessione alla Società Italiana delle calci idrauliche e cementi in Bergamo pei trasporti dei suoi prodotti dalle fornaci di Vittorio, pel transito di Conegliano e in destinazione di Venezia, Udine, Cormons transito, Ancona, Foggia ed oltre, ai prezzi seguenti, oltre il diritto fisso e le altre tasse accessorie a rigore di tariffa:

	Calci e cementi	Cemento in lavori
Per Venezia	L. 0.0357	L. 0.0408
Per Udine e Cormons . .	» 0.0408	» 0.0408
Per Ancona, Foggia ed oltre, fino a Napoli, Otranto e Taranto	» 0.0306	» 0.0306

a condizione di un minimo annuo di spedizione:

per Venezia di	tonnellate 1500
per Udine di	id. 1000
per Ancona di	id. 500
per Foggia ed oltre di . . .	id. 1000

Approvato con lettera 8 agosto 1886, N. $\frac{38191}{2482}$

73. *Id.* Adriatica d'accordo colla Mediterranea, 4 agosto 1886.

Id. Applicazione dei prezzi di L. 16.84 la tonnellata pel percorso Peri-Ventimiglia, e di L. 24.47 per il per-

corso Cormons-Ventimiglia per 2100 quintali di tabacchi che la ditta Speditionsverein intende trasportare da Buda-Pest a Marseille-Joliette.

Approvato con lettera 12 agosto 1886, N. $\frac{39843}{2510}$

74. *Id.* Adriatica, 19 luglio 1886.

Id. Concessione alla ditta Emilio Salvagno pel trasporto di 1800 tonnellate di sale da Venezia Marittima a Vicenza sulla base del prezzo di L. 0.0408 per tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso normale e la sopratassa pel tratto Venezia Marittima a S. Lucia, e a condizione che i trasporti abbiano luogo a carro completo.

Approvato con lettera 12 agosto 1886, N. $\frac{41745}{2530}$

75. *Id.* Adriatica, 10 luglio 1886.

Id. Concessione alla Società dei molini di Ferrara, accordando alle spedizioni di granaglie e farine da effettuarsi da Venezia a Ferrara per un quantitativo minimo annuo di 2000 tonnellate il prezzo complessivo di L. 5.50 a tonnellata, compresovi il 2 per cento di imposta erariale ed il diritto fisso (di stazione) di L. 0.204, restando le operazioni di carico e scarico a cura e spese delle parti.

Approvato con lettera 19 agosto 1886, N. $\frac{42275}{2595}$

76. *Id.* Adriatica e Mediterranea, 29 e 30 luglio 1886.

Id. Concessione per la durata di un anno, con effetto dal 1° aprile 1886, alle ditte Cirio e Garavaglia pei trasporti dall'Italia all'estero delle varie merci qui appresso indicate:

a) Vini nostrani, mosto, uve pigiate, acquavite in botti, tartaro greggio, feccia di vino, col prezzo differenziale da L. 0.28 a L. 0.25;

b) Olii vegetali in botti, id. id. id., da L. 0.30 a L. 0.27;

c) Frutta secca e paste alimentari, id. id. id., da L. 0.32 a L. 0.29, con un quantitativo minimo di 1000 vagoni all'anno complessivamente fra le varie merci, ed una percorrenza minima di 700 chilometri.

Approvato con lettera 27 agosto 1886, N. $\frac{42755}{2619}$

77. *Id.* Adriatica, 16 luglio 1886.

Id. Applicazione in via di rimborso e pel tratto Venezia-Peri transito dei prezzi delle tariffe speciali in servizio diretto italo-germanico, invece che delle tasse delle tariffe interne, pei trasporti di vino a p. v. ed a vagone completo di almeno 7 tonnellate provenienti dall'Oriente e dalla Grecia e destinati alla Svizzera. Concessione alla Società della Navigazione Generale Italiana.

Approvato con lettera 27 agosto 1886, N. $\frac{43135}{2654}$

NB. Con lettera 14 ottobre, N. $\frac{53076}{3335}$, fu ammesso che venissero comprese nella concessione anche le spedizioni di vino provenienti dalla Sicilia.

78. *Id.* Adriatica, 18 agosto 1886.

Id. Estensione alla ditta Cesare Marchesotti di Mantova delle facilitazioni già approvate a favore delle ditte Scarpa, Fratelli Dal Torso, Elio Melli, ecc., per trasporti di legnami da costruzione in provenienza dall'Austria-Ungheria pei transiti di Pontebba e di Cormons.

Durata della concessione, dal 1° aprile al 31 dicembre 1886. Vincolo di un minimo di spedizione di 3000 tonnellate.

Approvato con lettera 27 agosto 1886, N. $\frac{43274}{2656}$

79. *Id.* Adriatica, 26 agosto 1886.

Id. Riduzione del 50 per cento sulle tasse della tariffa generale a p. v. per la spedizione di 3 vagoni di cloruro di calce da effettuarsi dalla ditta Fratelli Corradini da Livorno a Ravenna per conto del Municipio di questa città.

Approvato con lettera 2 settembre 1886, N. $\frac{44714}{2762}$

NB. Con lettera 22 settembre, N. $\frac{48404}{3046}$, fu ammessa uguale facilitazione per altri 3 vagoni di detta merce.

80. *Id.* Adriatica, 7 agosto 1886.

Id. Concessione alle ditte Cirio e Garavaglia per trasporti di vino e mosto dalle provincie meridionali all'Alta Italia coi prezzi differenziali da L. 0.3468 a L. 0.2754 per carro-chilometro, subordinatamente però alle condizioni di una percorrenza minima di 700 chilometri, sulla rete Adriatica, e di un quantitativo minimo di 600 carri per ciascuna ditta. Durata della concessione un anno, e cioè dal 16 aprile 1886 al 15 aprile 1887.

Approvato con lettera 3 settembre 1886, N. $\frac{44867}{2773}$

81. *Id.* Adriatica, 10 settembre 1886.

Id. Concessione a favore della ditta Herzog pel trasporto a p. v. di tabacchi greggi provenienti da Buda-Pest, fissando in via di rimborso il prezzo ridotto di L. 8.24 pel tratto Cormons-transito-Venezia, a condizione che il quantitativo minimo da trasportarsi entro un anno dal 15 settembre 1886 raggiunga le 1400 tonnellate.

Approvato con telegramma 11 settembre 1886.

82. *Id.* Adriatica d'accordo colla Mediterranea, 30 luglio 1886.

Id. Concessione alla ditta Scandianese di Reggio Emilia pel trasporto di mattonelle di cemento in destinazione di Firenze, Roma, Foggia e Napoli, accordandole le riduzioni seguenti sui prezzi della tariffa 121, serie *G*:

a) 20.41 per cento sul prezzo medio per le spedizioni dirette a Firenze, e cioè L. 0.0408 in luogo di L. 0.0513 per tonnellata e chilometro;

b) 16.15 per cento per quelle dirette a Roma, e cioè L. 0.0357 in luogo di L. 0.0426;

c) 12.91 per cento per quelle dirette a Foggia, e così L. 0.0357 in luogo di L. 0.041;

d) 20.60 per cento per quelle dirette a Napoli, vale a dire L. 0.0306 in luogo di L. 0.0385.

Per le spedizioni dirette a Napoli, istradamento per la via di Termoli-Campobasso-Benevento, l'aggiunta della sopratassa in ragione di L. 2.7438 a tonnellata pel valico dell'Appennino.

Durata della concessione un anno, con un trasporto minimo di:

20 vagoni completi da Reggio Emilia per Firenze;
100 vagoni completi da Reggio Emilia per Roma;
20 vagoni completi da Reggio Emilia per Foggia;
40 vagoni completi da Reggio Emilia per Napoli.

Approvato con lettera 15 settembre 1886, N. $\frac{46907}{2919}$

83. *Id.* Mediterranea, 15 luglio 1886.

Id. Concessione alla ditta C. L. Rodolfo di Ancona accordandole per la durata di un anno, con effetto retroattivo dal 1° aprile 1886, l'applicazione della tariffa locale n. 217 p. v. pel trasporto di ghiaia, calce viva o spenta, e calce carbonatica, da Arona a tutte le stazioni delle seguenti linee o tratti di linea:

Novara-Vercelli, Novara-Mortara, Novara-Rho, Busto-Arsizio-Rho-Milano, Milano-Vigevano-Mortara.

Minimo di spedizione 1000 vagoni.

Approvato con lettera 15 settembre 1886, N. $\frac{46906}{2918}$

84. ***Id.*** **Mediterranea d'accordo coll'Adriatica, 21 luglio 1886.**

Id. **Concessione alla Società Italiana per condotte di acqua pel trasporto di pietre greggie da Osogna, da Arona e dalle stazioni di Como-Lago in destinazione di Parabiago-Vanzano, Rho, Vittuone, Magenta e Milano, ai prezzi seguenti:**

***a*)** **L. 0.0306, imposta compresa, per le provenienze di Osogna percorrenti non meno di 100 chilometri;**

***b*)** **L. 0.0408, imposta compresa, per le provenienze di Arona e di Como.**

A tali prezzi è da aggiungersi il diritto fisso di L. 0.714 per tonnellata, carico a cura della strada ferrata, e per le provenienze di Osogna inoltre L. 1.25 ad ogni carro per tassa di commissione doganale.

Durata della concessione un anno, con effetto retroattivo dal 1° gennaio 1886.

Approvato con lettera 15 settembre 1886, N. $\frac{46436}{2836}$

85. ***Id.*** **Adriatica, 10 settembre 1886.**

Id. **Ribasso del 50 per cento a favore del signor conte Cesare Sardi sul prezzo della tariffa generale, diritto fisso a carico della parte, pel trasporto di legnami da Pisa a Lucca da servire alla costruzione di una casa ad uso Ospizio per i poveri vecchi.**

Approvato con lettera 16 settembre 1886, N. $\frac{47183}{2947}$

86. ***Id.*** **Adriatica, 6 agosto 1886.**

Id. **Concessione Paolini, intraprenditore del trasporto dei sali, accordandogli la riduzione del 50 per cento sul prezzo della tariffa a pagina 19 del libro-prontuario dei trasporti a domicilio, pel trasporto di sale marino dal porto alla stazione di Ancona a mezzo del binario di congiunzione, e a condizione di un trasporto minimo di 400 carri all'anno.**

Approvato con lettera 19 settembre 1886, N. $\frac{47874}{2996}$

87. ***Id.*** **Mediterranea, 21 agosto 1886.**

Id. **Concessione alla ditta Serafino Villa pel trasporto di bestiame dal Piemonte e dalla Lombardia occidentale per Roma e Napoli, e per la Francia, via Ventimiglia, con un abbuono in via di rimborso dal 5 al 12 per cento sulle tasse di porto applicate giusta le tariffe, e cioè proporzionale al numero dei vagoni spediti per la durata di un anno.**

Approvato con lettera 22 settembre 1886, N. $\frac{48241}{3026}$

88. ***Id.*** **Adriatica, 20 settembre 1886.**

Id. **Concessione Cirio per trasporto acqua potabile in vagoni-serbatoi da Bologna a Porto Maggiore a centesimi 26 per carro-chilometro, e 20 centesimi di diritto fisso a tonnellata, oltre l'imposta erariale.**

Approvato con lettera 24 settembre 1886, N. $\frac{49106}{3075}$

89. ***Id.*** **Adriatica, 20 luglio 1886.**

Id. **Concessione alla ditta Fratelli Feltrinelli per trasporti di legnami in provenienza da Conegliano colla applicazione dei prezzi seguenti:**

***a*)** **L. 0.0408 a tonnellata e chilometro pei trasporti destinati a Venezia od oltre Bologna, o stazioni dell'ex-rete delle ferrovie meridionali;**

***b*)** **L. 0.0408 soltanto pel tratto Conegliano-Mestre, e per l'ulteriore percorrenza il prezzo medio della tariffa speciale n. 118, serie *E*, corrispondente alla distanza complessiva da Conegliano a destinazione, pei trasporti diretti a stazioni dell'ex-rete dell'Alta Italia.**

***c*)** **L. 0.204 di diritto fisso per tonnellata, restando alla ditta concessionaria l'obbligo di effettuare a sue spese le operazioni di carico e scarico.**

Vincolo di un minimo di spedizione 350 vagoni.

Durata della concessione un anno.

Approvato con lettera 24 settembre 1886, N. $\frac{49000}{3072}$

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Come avevamo preannunciato, ebbe luogo il 7 corrente, presso la Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, l'apertura delle schede d'offerta per la fornitura del secondo migliaio di carri da merce, in conto dei 3000, il cui acquisto fu autorizzato dal R. Governo.

La gara era nazionale, e la Commissione d'apertura, presieduta dal vice-direttore generale comm. Ratti, pronunciò le seguenti aggiudicazioni provvisorie, che vennero poi definitivamente approvate dal R. Ispettorato Generale, autorizzandone la immediata esecuzione:

a) *Carri coperti con freno e loggetta*

N. 100 alla Ditta ing. Ernesto Breda e C. di Milano, per L. 2945 ciascuno.

b) *Carri coperti senza freno e loggetta*

N. 150 alla Ditta fratelli Invitti di Milano, per L. 2250.

» 150 alla Ditta fratelli Diatto di Torino, per L. 2548.

» 150 alla Ditta Felice Grondona e C. di Milano, per L. 2550.

N. 150 alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per L. 2560.

N. 150 alla Ditta Miani, Venturi e C. di Milano, per L. 2565.

c) *Bagaglieri*

N. 20 con freno a vite e freno Westinghouse alla Ditta fratelli Diatto, per L. 5200.

N. 55 con freno a vite alla Ditta Grondona e C., per L. 4444.

N. 75 come sopra, alla Società Nazionale di Savigliano, per L. 4400.

Da tutti questi prezzi sono, come al solito, escluse le ferramenta.

><

Pel 17 corrente è indetta una gara internazionale per la fornitura degli assi montati occorrenti ai 1000 carri di cui sopra, ed un'altra simile pel 28 corrente, riguardante gli assi e le molle pel terzo migliaio di carri.

><

Sappiamo che ieri, 13, fra funzionari del Municipio di Torino, della Camera di Commercio, del R. Ispettorato ferroviario e della Società Ferroviaria del Mediterraneo venne tenuta una conferenza per un primo scambio d'idee in merito ai progetti di massima in istudio presso la prefata Società per il riordino e miglioramento del servizio ferroviario nelle stazioni di Torino, e si convenne che i progetti stessi sarebbero stati fra breve comunicati al Municipio, onde porlo in grado di concretare con precisa cognizione di causa le risoluzioni che nell'interesse della cittadinanza dovrà emettere in argomento.

><

Con recente Decreto Ministeriale furono approvati i progetti presentati dalla Società Mediterranea per l'appalto dei tronchi da Capua al Km. 10, e dal Km. 10 ad Afragola, facienti parte della rettifica Capua-Napoli (direttissima Roma-Napoli), affidandone l'esecuzione, a rimborso di spesa, alla Società stessa.

><

Ci informano che i membri dei Collegi Arbitrali, istituiti coll'art. 17 della legge 27 aprile 1885 per risolvere le eventuali controversie fra lo Stato e le tre Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, hanno in questi giorni deliberato e fatto notificare alle parti il regolamento contenente le norme di procedura da seguirsi nella trattazione delle cause presso i Collegi stessi.

><

Ci consta che il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha autorizzato in massima la visita di ricognizione del tronco della linea Sicignano-Castrocucco, compreso fra Sala Consilina e Tegiano. — La visita avrà luogo il giorno 18 corrente, ed in rappresentanza della Società delle ferrovie del Mediterraneo vi interverrà il Direttore dell'esercizio del 2° compartimento e vi prenderanno anche parte il Servizio delle costruzioni della Società predetta, nonchè le Imprese costruttrici.

><

Da informazioni che riceviamo da Como ci risulta che i lavori del primo tronco, da Lecco ad Oggiono, della ferrovia Lecco-Como, procedono con discreta energia. Le fondazioni ad aria compressa del ponte sull'Adda saranno compiute fra brevi giorni. Si trovano allestiti in cantiere pressochè tutti i ferri per la travata del ponte stesso, la quale potrà essere messa a posto non prima dell'ottobre del corrente anno, essendovi ritardo nella costruzione delle pile e delle spalle. Sulla rimanente parte della linea i lavori procedono attivamente, meno però in quei tratti pei quali furono domandate variazioni di tracciato. A proposito di che sarebbe sommamente desiderabile, nello interesse del più sollecito compimento della linea, che una decisione del Ministero dei lavori pubblici intervenisse al più presto possibile, onde togliere anche alle Imprese ogni motivo di protesta per forzata sospensione di lavoro. La forza media giornaliera di operai sui cantieri della linea è di 1400 all'incirca.

><

Sappiamo che il Consiglio di Amministrazione delle Strade ferrate Meridionali ha dato la sua approvazione alla proposta della Direzione generale perchè la Società anticipi allo Stato, fino alla concorrenza di 7 milioni, la spesa occorrente per la provvista di nuovo materiale mobile occorrente d'urgenza sulla Rete Adriatica e di 3 milioni per la provvista di materiale d'esercizio in aumento d'inventario.

Lo Stato pagherà alla Società, sulle dette anticipazioni, l'interesse ragguagliato su quello medio del consolidato italiano 5 per cento.

><

Con riserva che siano introdotte nei documenti di progetto le modificazioni da esso suggerite, il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il progetto di appalto per la fornitura di 280 carri merci necessari in vista della prossima apertura all'esercizio di vari tronchi delle ferrovie complementari, comprese nella Rete Adriatica.

La spesa all'uopo preventivata è la seguente:

240 carri F. senza freno	L.	871,200
40 carri F. con freno	»	161,200
Spese impreviste generali, ecc. . . .	»	154,860
Totale	L.	1,187,260

><

Il Consiglio medesimo ha ritenuto anche che, con le modificazioni suggerite da esso e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, possa approvarsi la proposta presentata dalla Società esercente le strade ferrate dell'Adriatico per la fornitura a rimborso di spesa di n. 46 locomotive destinate all'esercizio delle strade ferrate complementari di prossima apertura.

La spesa che sarà per occorrere onde provvedere le dette locomotive rileva a L. 2,944,000.

><

Il Consiglio stesso ha inoltre prese le seguenti deliberazioni concernenti affari di strade ferrate:

a) ha ritenuto che possa autorizzarsi il maggiore compenso, quale risulta dagli atti di collaudo, alla Impresa costruttrice delle case cantoniere e garette, lungo il tronco da Avellino a Prata, della ferrovia Benevento-Avellino;

b) ha ammesso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società esercente la Rete Mediterranea, per l'impianto di una piattaforma girevole di m. 7,00 di diametro, nella stazione di Boragiano, lungo la linea Napoli-Metaponto;

c) ha opinato che possa essere approvato il progetto di appalto per la fornitura e messa in opera dei meccanismi fissi per la Stazione di Solmona e per i rifornitori di altre Stazioni della linea da Roma a Solmona.

La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 250,000.

><

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico ha presentato alla approvazione governativa la proposta per la istituzione di una coppia di treni diretti fra Pavia e Monselice, intesa ad agevolare le comunicazioni del Genovesato e della Bassa Valle del Po con Venezia e Vienna. La proposta medesima porta con sè variazione nell'orario delle seguenti linee: Pavia-Mantova-Legnago-Monselice; Treviglio-Cremona; Brescia-Cremona; Piadena-Casalmaggiore; Verona-Modena e Verona-Rovigo.

Le preindicate modificazioni, le quali costituiscono un miglioramento di orario già da tempo desiderato, dovrebbero andare in vigore col 1° giugno p. v. unitamente all'orario generale estivo.

><

La Società predetta, visto il movimento che si verifica sul tronco da Bologna a San Giovanni in Persiceto, recentemente aperto all'esercizio, avrebbe determinato di effettuare su detto tronco una terza coppia di treni periodici e precisamente nei giorni di mercoledì e sabato; ed ha all'uopo presentata formale proposta all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

Allo scopo di agevolare i trasporti da Livorno per oltre Pisa, in destinazione di stazioni della Rete Adriatica, delle merci a grande velocità, e specialmente di quelle deperibili, avuto anche riguardo alla stagione a cui andiamo incontro, la Società delle ferrovie Meridionali, di accordo con quella delle ferrovie del Mediterraneo, avrebbe divisato di far luogo, previa l'approvazione governativa, al prolungamento dei proprii treni 688 e 689 sul tronco comune alle due Società, da Pisa a Livorno.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, per aderire alle ripetute istanze del pubblico, avrebbe deliberato di instituire, col consenso del Governo, i seguenti nuovi viaggi circolari: I. Torino-Airasca-Moretta-Cavallermaggiore-Torino; II. Torino-Airasca-Moretta-Saluzzo-Savigliano-Cavallermaggiore-Torino; III. Torino-Airasca-Saluzzo - Savigliano - Cuneo - Cavallermaggiore - Torino; IV. Torino-Airasca-Saluzzo - Savigliano - Cavallermaggiore-Bra-Castagnole-Alessandria-Torino; V. Milano-Pavia-Stradella - Voghera - Alessandria-Asti - Casale - Mortara - Milano; VI. Milano-Pavia-Stradella - Voghera-Casale - Vercelli - Novara-Milano; VII. Milano-Mortara-Casale-Asti-Castagnole-Bra-Torino-Vercelli-Milano; VIII. Milano-Mortara-Alessandria-Acqui-Savona-Novi-Voghera-Milano.

><

L'Ufficio del Genio civile di Modena, incaricato degli studî per una ferrovia da Modena a Lucca, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di un primo tratto della linea stessa, compreso fra Modena e Saltino, della lunghezza di m. 36,455.37.

Di questo progetto definitivo, daremo ampli ragguagli tecnici nel prossimo numero del *Monitore*.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici il progetto di esecuzione dei fabbricati costituenti il 3° gruppo dei lavori relativi all'impianto delle nuove officine di Torino.

L'ammontare complessivo dei lavori rileva a L. 3,425,000.

><

Un Decreto in data 3 corrente dei Ministri pei Lavori Pubblici e per l'Agricoltura, Industria e Commercio autorizza l'applicazione in via d'esperimento per non meno di un anno della tariffa locale 227 pel trasporto a piccola velocità del materiale componente le ferrovie portatili per uso agricolo e di cantieri.

Altro Decreto dell'8 corrente autorizza che nella nomenclatura delle vigenti tariffe sia aggiunta la voce *residui o cascami d'unghie ed unghioni d'animali non atti ad altro uso che per concime, anche alla rinfusa, se a vagone completo,* con assegnazione alla classe 7ª della tariffa generale e speciale 75 ed alla serie *E* della speciale comune 123.

><

Il R. Ispettorato Generale ha approvato le modificazioni d'orario proposte dalla Società esercente la rete Mediterranea, da attivarsi il 1° giugno p. v., delle quali tenemmo parola nel numero precedente.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione Generale della rete Mediterranea per la fornitura delle rotaie necessarie in Stazione di Roma Trastevere, nonchè delle ferramenta e del legname occorrente al loro impianto, il R. Ispettorato approvò le seguenti aggiudicazioni definitive:

alla Ditta Bolchow Vaughan e C. di Londra, 3313 rotaie in acciaio fuso Bessemer o Martin;

alla Ditta Giuseppe Pozzi di Milano, 14,410 chiavarde a becco con rosetta e 82,025 arpioni in ferro;

allo Stabilimento metallurgico di Piombino, 22191 piastre in ferro e 7004 stecche in acciaio;

alle Ditte Gaetano Speranza di Spoleto e Ciacci Agostino di Siena, rispettivamente 10000 e 7850 traverse ordinarie;

alla Ditta Cantoni ing. Vittorio di Milano, 1356 pezzi speciali di legname per scambî e crociamenti.

><

Per la stessa nuova Stazione di Trastevere, l'Ispettorato Generale aggiudicò pure definitivamente:

alla Società degli Alti Forni di Terni la fornitura di 74 tubi in ghisa (dritti a calice ed orlo) e 3 a gomito per condotta d'acqua;

alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, la fornitura di tre davanzali per piani caricatori;

alla medesima, di una gru idraulica isolata ed accessorî;

alla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano, la provvista di un serbatoio in lamiera di ferro a fondo sferico ed accessorî;

alla Ditta Giuseppe Bertani di Milano, due tabelle in lamiera di ferro montate su legno larice;

alla Società Metallurgica Tardy e Benech di Savona, tre sagome di controllo pel carico dei vagoni;

alla Ditta Miani, Venturi e C. di Milano, due gru da pesi fisse della portata di 6000 chilogrammi.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Appalto dei lavori di costruzione di latrine isolate nelle stazioni di Giarole, B. San Martino, Balzola, Pertengo ed Asigliana. Importo L. 8,000.

Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del giorno 24 andante.

Appalto per la fornitura ghiaia per ricarico massicciata della linea Bressana-Broni. Importo L. 3,000.

Le offerte dovranno pervenire per le ore 10 ant. del 28 andante.

Costruzione d'una tenda metallica al fabbricato passeggieri e caffè in stazione di Caserta.

Il lavoro ammonta a L. 29,000, e le offerte dovranno essere presentate pel giorno 27 del corrente mese.

Appalto dei lavori d'ampliamento del fabbricato passaggeri, in stazione di Cutro, per un importo di L. 11,000.

Le schede d'offerta dovranno essere presentate prima delle ore 10 ant. del 27 corrente.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione Generale della rete Mediterranea:

L. 77,000 per l'impianto di apparati centrali di sicurezza per manovra di scambî e segnali (sistema Saxby e Farmer) nella stazione di Ronco-Villavecchia (succursale dei Giovi);

L. 8,300 per l'acquisto in perpetuo di acqua destinata all'inaffiamento dei piazzali interni nella stazione di Roma;

L. 2,988 pel rialzo e prolungamento dell'argine contenitore sinistro a monte del ponte Turbolo al Km. 40 + 484 della linea Sibari-Cosenza;

L. 136 per gli attrezzi occorrenti all'impianto di un nuovo posto di guardia al passo a livello Lilla presso Donnaz (linea Chivasso-Aosta);

L. 7000 per l'impianto di uffici telegrafici nelle stazioni della nuova linea Cuneo-Mondovì;

L. 600 per sostituire supporti di granito agli attuali in muratura delle caldaie a vapore per l'illuminazione elettrica in stazione di Milano, P. Sempione;

L. 24,200 per completare il consolidamento dell'argine stradale in varie tratte della linea Eboli-Metaponto;

L. 23,800 per sostituire lamiera striata al tavolato in legname della banchina del ponte in ferro sul Tanaro presso Asti lungo la linea Castagnole-Asti, e completare con lamiera l'impalcatura mancante sull'intero ponte;

L. 24,500 per l'acquisto di acqua Pia, destinata alla alimentazione dei rifornitori in stazione di Roma (Termini).

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa le modificazioni, da essa concordate colla Società delle Strade ferrate Meridionali, da introdursi nel regolamento per l'uso dei biglietti di andata e ritorno, le quali modificazioni ridonderanno a vantaggio esclusivo del pubblico.

><

Ci informano da Milano che la Ditta Fratelli Gondrand, nell'intento di dare maggior sviluppo alla sua Agenzia dei viaggi ed offrire ai suoi clienti le maggiori possibili agevolezze, massime nei viaggi di una certa durata, ha acquistata una vettura-salone, che farà circolare sulle ferrovie per suo conto, col pagamento, ben inteso, delle relative tasse.

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia stanno studiando le contoproposte che esse intenderebbero sottoporre all'apprezzamento della Direzione generale delle gabelle alle conclusioni della Direzione stessa, in merito al ricupero dei crediti ferroviarii sulle spedizioni contestate, in corso di trasporto.

><

La Società della Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese ha pubblicato il nuovo orario estivo, che andrà in vigore il 18 corr. e che soddisferà completamente le esigenze dei viaggiatori.

Unitamente al detto orario trovasi una tabella indicante le altezze delle montagne a cui le dette linee si avvicinano, e ciò per maggior informazione e comodità degli alpinisti.

><

In una reputata rivista scientifica che si pubblica, a Dusseldorf « *Stahl und Eisen* » si legge che sulle ferrovie dello Stato nel Belgio trovasi in esperimento per alcuni chilometri, un nuovo tipo di rotaia colossale in acciaio fuso, del peso di 50 chilogrammi per metro corrente, proposta dall'ingegnere svedese Sandberg, alla quale, in causa appunto della sua grossezza, venne dato il nome di rotaia gigante (Goliath).

La prima fornitura di dette rotaie venne affidata allo Stabilimento John Cokerill di Seraing, e pare anzi che per alcune modificazioni alla sagoma, introdotte dall'ingegnere belga, signor Hamache, il peso effettivo della rotaia posta in esperimento sia riuscito ancora maggiore ed abbia raggiunto kilogr. 53 a metro lineare.

La detta rotaia ha la lunghezza di m. 9,00 e poggia su 12 traverse di quercia iniettate di creozoto; e, dai calcoli della pressione verticale e delle spinte orizzontali cui deve sottostare, è risultato nella nuova rotaia un aumento di resistenza del 100 per cento in confronto delle rotaie in uso sulle ferrovie belghe dello Stato. La maggiore spesa per metro di binario semplice è calcolata di L. 4,50.

Secondo il tipo unico di armamento proposto per le ferrovie italiane, il peso della rotaia è di kilogr. 38 per metro corrente. Si prevede però che, appunto in seguito agli esperimenti suaccennati per le ferrovie belghe, si dovranno fare nuovi studii onde soddisfare alla necessità incontestabile di rinforzare il binario per l'aumento progressivo del traffico che induce aumento di potenza e quindi di peso nella locomotiva, e sovratutto per aumentare la velocità dei treni imposta dalle cresciute esigenze delle comunicazioni internazionali col mezzo di treni rapidissimi a lungo corso.

><

Sono in corso gli atti di approvazione della convenzione colla quale i signori Carocci, Muratori e Siciliani assumerebbero la costruzione della ferrovia così detta Laurentina, destinata a congiungere nel modo il più diretto Roma col mare, e della quale ebbimo altra volta occasione di occuparci.

Sullo schema di convenzione predetta, già si è pronunziato favorevolmente il Ministero del Tesoro.

><

Il giorno 7 del corrente mese ebbe luogo in Milano l'Assemblea generale degli Azionisti della ferrovia Milano-Vigevano.

Le disposizioni prese dall'assemblea sono le seguenti:

1° Ha eletto a proprio presidente il sig. cav. dottor Lazzati;

2° Ha approvato il bilancio 1886 in tutte le sue risultanze ed ha deliberato che per l'avanzo di rendita dell'esercizio stesso sia distribuito a ciascuna azione il dividendo di L. 20;

3° Ha di nuovo eletti a membri del Consiglio di Amministrazione i sig. cav. dott. A. Lazzati e comm. Gaetano Negri;

4° Ha eletto Sindaci effettivi i signori: Conti rag. Giulio, Paria cav. Emilio e Viganò cav. Cesare;

5° Ha eletti sindaci supplenti i signori Nazzari Felice e Pomi Pietro.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici l'autorizzazione di estendere alla tratta Avellino-Prata-Pratola ed alla rimanente che verrà in seguito aperta all'esercizio, fino a Benevento, la tariffa locale vigente sulla linea Napoli-Cancello-Avellino.

><

In seguito a domanda della Ditta G. Bazzi di Casale Monferrato, la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che ai trasporti di tubi di ghisa di fabbricazione della Ditta stessa venga estesa l'applicazione dei prezzi portati dalla tariffa locale N. 209, piccola velocità.

A norma di coloro fra i nostri associati che ci chiedono il N. 52 del 1886, ripetiamo, quanto avevamo già a suo tempo preannunciato, che il detto Numero non venne pubblicato, essendosi chiusa la serie dell'annata 1886 col N. 51, in seguito al cambiamento del giorno di pubblicazione del *Monitore* dal mercoledì al sabato, introdotto col principiare dell'anno 1887.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — In questi giorni lo Stabilimento Ansaldo di Sampierdarena ha consegnato alla Società Mediterranea due nuove locomotive che intitolansi *Cavour* e *Garibaldi*.

Esse appartengono al tipo di quella che sotto il nome di *Vittorio Emanuele* formava uno dei più belli ornamenti dell'Esposizione di Torino del 1884, e sono le prime delle dodici che la ditta Ansaldo deve consegnare, per attivare il servizio della succursale dei Giovi appena sarà aperta.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Meridionali ha rimesso al Ministero dei Lavori pubblici, per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

Ampliamento della stazione di Pieve a Nievole Monsummano. Linea Firenze-Pistoia-Pisa. L. 88,200.

Lavori in alcune gallerie della linea Udine-Pontebba. L. 56,000.

Costruzione di una casa cantoniera al passo a livello al chil. 5+468. Linea Porto-Civitanova-Macerata. L. 9400.

Rinnovamento della massicciata fra i chil. 54+567-57+692 e 62+900-65+550 del tronco Codogno-Piacenza. L. 72,200.

Progetto per l'esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di Monsummano consistenti: nell'ampliamento del fabbricato viaggiatori; nell'impianto di una nuova pensilina metallica davanti al detto fabbricato; in un piccolo edificio per cessi isolati; nella ricostruzione del 2° marciapedi. La spesa occorrente per tutti i lavori sopra indicati rileva a L. 88,200;

Id. per la ricostruzione parziale dei rivestimenti delle gallerie San Rocco, Ponte di Muro e Rio Palate lungo la linea da Udine a Pontebba. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 51,000.

La Società delle strade ferrate suddette ha fatto metter mano al riordinamento del piazzale (lato Nord) d'accesso alla stazione centrale di Venezia, facendo trasportare in altro sito i materiali e rottami che lo ingombravano e disponendo perchè l'adiacente scaricatoio degli animali venga nascosto con stecconato rivestito di piante rampanti, onde toglierlo alla vista del pubblico.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — In questi giorni si sono fatte le prove di resistenza del gran ponte in ferro a travate metalliche, a 17 archi, lungo un po' più d'un chilom. (1086 m.), costrutto sul Po dalle Officine di Savigliano, in servizio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

Le prove si effettuarono in presenza d'una apposita Commissione, composta di rappresentanti il Regio Ispettorato delle ferrovie, la Direzione tecnica governativa delle costruzioni, la Società esercente la Rete Adriatica e la Società Nazionale di Savigliano, costruttrice dei lavori.

Oltre alla Commissione, assisterono pure alle prove gli allievi del 3° corso della R. Scuola di applicazione di Milano, a scopo di istruzione.

Queste prove vennero fatte caricando dapprima isolatamente tutte le diciassette travate di cui si compone il ponte, mediante cinque locomotive e tre *tenders*, e poscia caricando le travate stesse a due a due contemporaneamente mediante dieci locomotive e sei *tenders*, in modo da produrre costantemente il sovraccarico di chilogr. 4000 per ogni metro lineare di ponte.

L'esperimento diede ottimi risultati.

Appena terminate le prove, il Ministero dei lavori pubblici incaricò una speciale Commissione della visita di ricognizione della linea, da farsi oggi stesso, che proporrà l'epoca nella quale potrà effettuarsi l'apertura all'esercizio del tronco MezzanoRondani-Casalmaggiore, comprendente appunto il ponte sul Po. Si ritiene che tale apertura avrà luogo dopo il 20 del corrente mese.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Alle ore 10 ant. del 23 corrente presso la R. Prefettura di Cuneo si addiverrà allo appalto definitivo della fornitura dei meccanismi fissi e degli scambî occorrenti per l'armamento dei tronchi Cuneo-Roccadebaldi (ferrovia Cuneo-Mondovì) per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 46,845.

Cauzione provvisoria L. 2350. Cauzione definitiva L. 4700.

Ferrovia Roma-Sulmona. — Alle ore 10 del 24 corrente presso il Ministero dei L. P. si addiverrà allo appalto e deliberamento definitivo della fornitura del materiale metallico, tanto speciale che ordinario, occorrente per n. 39 scambî semplici completi con cuore capovolgibile in acciaio fuso, tang. 0,10, dei quali n. 19 per deviazione a destra e n. 20 per deviazione a sinistra; n. 4 scambî tripli completi con crociamenti in acciaio fuso capovolgibile tang. 0,10 e tang. 0,15; n. 6 scambî inglesi tang. 0,12 e n. 1 intersezione ad angolo retto, necessarî per l'armamento di alcune stazioni della ferrovia Roma-Sulmona, per la presunta somma di lire 108,100, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

La cauzione provvisoria è stabilita in lire 5,000 e quella definitiva in L. 10,000. Il tempo utile per la consegna dei materiali sopra enunciati è fissato a 3 mesi.

Ferrovia Reggio-Castrocucco. — La situazione al 1° aprile p. p. di alcune fra le principali gallerie in costruzione lungo il tronco Bagnara-Palmi della ferrovia Reggio-Castrocucco era la seguente:

1° *Galleria della Frana di m.* 1892.

Scavi. — Piccola sezione m. 1573, grande sezione 1016, strozzo 315; *muratura;* calotta 736, piedrittti 199.

2° *Galleria di S. Sebastiano di m.* 1635.

Scavi. — Piccola sezione m. 1441, grande sezione 884, strozzo 425: *muratura;* calotta 691, piedritti 350.

3° *Galleria Torre di Palmi di m.* 1346.

Scavi. — Piccola sezione m. 1289, grande sezione 949, strozzo 183: *muratura;* calotta 654.

4° *Galleria Sant'Elia di m.* 975.

Scavi. — Piccola sezione m. 958, grande sezione 257, strozzo 178: *muratura;* calotta 159, piedritti 60.

5° *Galleria Bagnara di m.* 756.

Scavi. — Piccola sezione m. 658, grande sezione 645, strozzo 382: *muratura;* calotta 658, piedritti 374.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — La situazione dello scavo e delle murature, al 1° del corrente mese, della grande galleria Peloritana in costruzione lungo il tronco Messina-Saponara era la seguente:

Scavo:	Cunetta	M. 4053.75
	Calotta	» 3933.20
	Grande sezione	» 3571.27
	Strozzo	» 3448.52
Muratura:	Calotta	» 3517.97
	Piedritti	» 3350.42
	Arco rovescio	» 348.86

La galleria fra le due teste è lunga metri 5450.50.

L'avanzamento ridotto a metri lineari di galleria completa è il seguente:

Avanzamento ottenuto		
nel mese di marzo: scavo	M.	155.57
» » rivestimento .	»	125.91
dall'incominciamento dei lavori: scavo	M.	3445.56
» » rivestimento .	»	3131.18
Dall'incominciamento dei lavori		
per giorno di lavoro effettivo: scavo .	M.	2.190
» » rivestimento .	»	2.603
per ogni giorno trascorso	»	2.253
Avanzamento preventivato di scavo per giorno	»	4.000
Differenza in meno	»	1.747

Ferrovia dello Spluga. — Nella seduta del 12 corr. del Consiglio comunale di Milano venne data lettura della domanda del Comitato interprovinciale per la ferrovia dello Spluga per un nuovo concorso del Comune nelle spese occorrenti a promuovere la costruzione dell'anzidetta ferrovia.

Il Sindaco dichiarò che il Consiglio si è già precedentemente impegnato nella presente questione. Parlò sulla convenienza di accordare un sussidio nella misura domandata, per coprire le L. 50,000 occorrenti.

Dopo discussione, a cui presero parte diversi oratori che parlarono tutti in favore, il Consiglio accettò la proposta della Giunta, accordando al Comitato la somma di L. 12,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie spagnuole. — Come abbiamo annunciato nel num. 5 del *Monitore*, il giorno 20 dello scorso mese doveva aver luogo l'aggiudicazione pubblica delle linee da costruirsi nell'isola di Porto-Rico. Nessuna proposta venne presentata. Tale astensione in un momento come questo, in cui estremo è il bisogno di lavoro e nel quale ogni affare ragionevole trova dieci concorrenti per un affare, si spiega dal fatto che le condizioni imposte dal Governo sono tali, che i prezzi di base fissati dal ca-

pitolato d'oneri per la costruzione ed esercizio delle ferrovie indicate sembrano insufficienti.

Un secondo concorso, nullameno, è annunciato pel 2 luglio prossimo, ma siccome nessuna delle condizioni primitive venne modificata, è probabile che questo secondo tentativo riuscirà infruttuoso come il primo.

La legge autorizza il Governo a trattare a licitazione privata qualunque impresa che, per tre volte, sarà inutilmente presentata all'aggiudicazione pubblica. Forse la Amministrazione spagnuola cerca di venire a questo risultato.

Ferrovie Svizzere. — Le ferrovie sul territorio svizzero avevano al principio ed alla fine del passato anno le seguenti lunghezze complessive:

	1° gennaio 1886 km.	Aumento 1886 km.	31 dicembre 1886 km.
Sei ferrovie svizzere principali colle loro filiali	2,525,146	4,057	2,529,203
Altre ferrovie normali svizz.	145,037	14,910	159,936
Totale delle ferr. norm. svizz.	2,670,183	18,967	2,689,150
Ferrovie normali estere	57,530	———	57,530
Totale delle ferrovie norm.	2,727,713	18,967	2,746,680
Ferrovie a scartam. ridotto	57,122	10,829	67,951
Ferrovie ad ingranaggio	24,341	———	24,341
Ferrovie-funicolari	3,653	248	3,901
Tramway-cittadini	22,503	———	22,503
Totale	2,835,322	30,044	2,865,376
di cui sono:			
Ferrovie svizzere	2,777,802	30,044	2,807,846
Ferrovie estere	57,530	———	57,530

Ferrovie ungheresi-galiziane. — Secondo una comunicazione fatta all'assemblea generale del 5 maggio, le trattative tra il governo austriaco e ungherese per la costruzione delle nuove ferrovie e la Compagnia sono abbastanza avanzate, chè un progetto di legge possa presto essere sottoposto ai corpi legislativi.

La Compagnia deve contrarre a tal uopo un prestito di 10 1|2 milioni di fiorini in argento, in obbligazioni 4 0|0, esenti da imposta e diritti, da ammortizzarsi in 75 anni.

Il governo austriaco garantirà questo prestito sino alla concorrenza di 8,300,000 fiorini e il governo ungherese di 2,200,000 fiorini rimanenti.

I Governi sono disposti a garantire delle somme maggiori, a condizione che la Compagnia provveda ai bisogni che ancora possono nascere, tanto in Galizia che in Ungheria.

L'assemblea generale ha autorizzato l'Amministrazione a contrarre questo prestito.

Ferrovia Transcaspiana. — Di questa grande ferrovia abbiamo dato altre volte notizie abbastanza dettagliate. Riferiamo però i seguenti nuovi particolari che togliamo da una accreditata effemeride estera:

La ferrovia Transcaspiana è quasi compiuta tra Tchardjui e Bukara. Samarkanda sarà presto riunita al mar Caspio colla ferrovia, e la nuova rete del Turkestan avrà raggiunto uno sviluppo di 1,450 chilom.

Ecco interessanti dettagli sulle condizioni molto rimarchevoli nelle quali furono eseguiti i lavori di questa linea dal generale Annenkoff.

« La ferrovia attraversa un deserto; bisognò trasportare tutto dalla Russia al prezzo di tre trasbordi, e sbarcare al golfo Michel, su una plaga di sabbie mobili, senza legna, senza acqua, tutto il materiale della strada e quello dell'esercizio. Nel 1880 e 1881 una prima sezione di 217 verste era ultimata, fino a Kizil-Arvat, all'entrata delle oasi. Il 2 luglio 1885 i lavori venivano ripresi, e un anno dopo, giorno per giorno, il primo treno entrava a Merv. Inoltrandosi, si incontrò per 200 chilom. circa un oceano di sabbie vergini che si giudicarono insormontabili; il 30 novembre ultimo, la locomotiva portava la bandiera russa nel villaggio di Tchardjui sulle rive dell'Oxus. La costruzione di 800 verste di ferrovia era così ultimata in un anno e mezzo, nel qual lasso di tempo bisogna calcolare i periodi di inazione forzata: la stagione delle pioggie torrenziali, le settimane perdute in seguito alle inondazioni, le epoche delle temperature estreme in cui il termometro passa senza transizione da +40° a —20° nel Turkestan meridionale.

« In media si aveva un avanzamento da 3 a 5 verste al giorno. Cammin facendo, si scopriva un mezzo di rafforzare le scarpe per mezzo di una pianta del deserto, si foravano dei pozzi artesiani che potevano alimentare dieci locomotive al giorno nelle stazioni, si inventava una stufa a petrolio per il riscaldamento delle case fabbricate lungo la linea. I Russi sono ora a Bukhara: prima che spiri l'anno saranno a Samarkanda, seguendo in tutta la sua lunghezza una valle dove non si incontrano difficoltà di esecuzione. Si potrà allora in una diecina di giorni portarsi da Parigi nel cuore dell'Asia Centrale, passando per Tiflis e traversando il mar Caspio.

« Costrutta dal generale Annenkof col suo battaglione di operai ferroviarî e qualche migliaio di manovratori persiani e turcomanni, questa ferrovia, tenendo conto del valore del materiale, rotaie e vagoni, costò 32,000 rubli, circa 80,000 fr. per chilometro; essa attira già a sè il commercio tra la Russia e l'Asia Centrale. Quando i primi treni arrivarono a Tchardjui, nel dicembre ultimo, vi trovarono delle carovane bukare che li attendevano con dei carichi di lana, di seta e di cotone. I pellegrini si servono pure della linea per rendersi alle tombe venerate della regione e a tal uopo specialmente si preparano dei vagoni per gli uomini e per le donne ».

Notizie diverse

Opere idrauliche. — Il comm. E. Manara, direttore generale delle opere idrauliche, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la relazione tecnico-amministrativa sulla gestione delle opere idrauliche pel biennio finanziario 1884-85, 1885-86, la quale fa seguito e si collega alle altre sette precedentemente pubblicate dal 1872 fino al 30 giugno 1884. Tale relazione, pure non discostandosi, sia nella forma che nella sostanza, dalle altre suddette, fu però accresciuta per più diffuse notizie e maggior copia di allegati richiesti dal progressivo sviluppo dei servizi relativi alle opere idrauliche dello Stato.

Segnali ferroviari. — La Società dei freni ad aria compressa Westinghouse ha adottato un nuovo sistema di segnali d'allarmi per uso dei viaggiatori.

Questo apparecchio, che è egualmente messo in azione dall'aria compressa della macchina per i freni, è composto di un fischietto a segnali posto sul tender e messo in azione mediante una valvola. Questa è collegata con un diaframma mobile che divide in due parti il serbatoio dell'aria compressa, una di queste parti comunica con un lungo tubo che si estende a tutti i vagoni; in tal guisa la pressione allo stato normale essendo eguale sulle due facce del diaframma, questo resta immobile, e il fischietto non agisce.

La condotta che collega tutti i vagoni porta al disopra di ogni scompartimento una valvola mossa da un laccio che è a portata di mano del viaggiatore. Tirando il laccio la valvola si chiude, la pressione nel serbatoio è maggiore di quella esistente nel tubo di condotta, il diaframma si sposta e trascina seco la valvola del fischietto, il quale dà l'allarme. In tal guisa non vi è perdita d'aria compressa, ma solo una opportuna sua distribuzione che permette di ottenere l'intento.

Sulla linea Old Colony, presso Boston, si è sperimentato un sistema ingegnoso di segnali pneumatici, inventato da I. S. Macleod di Boston. Il peso della ruota passando sopra una sbarra inclinata, posta lungo la rotaia, spinge l'aria da un serbatoio in un tubo metallico sotterraneo, e così fa agire segnali ottici e acustici per annunziare l'avvicinarsi del treno a stazioni e crocevie: passato il treno l'apparecchio si ricarica e cessano i segnali. Ad ogni serbatoio vi sono segnali *block*, i quali funzionano auto-

maticamente, per fermare il treno seguente finchè il primo, passando sul serbatoio successivo posto a conveniente distanza, non ispinga aria nel tubo chiudendo i segnali (strada libera). Si vanta questo sistema specialmente pei passaggi a livello.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 14 maggio 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 778
» »	Mediterranee		» 611
» »	Sicule		» 600
» »	Sarde (preferenza)		» 285
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 410
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 552
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 308
» »	Novara-Seregno		» 256,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani		» 318,50
» »	»	2ª emiss.	» 320
» »	Centrale Toscana		» 538
» »	Meridionali		» 324,50
» »	Sarde, serie *A*		» 322,50
» »	» serie *B*		» 325,50
» »	» 1879		» 326,50
» »	Pontebba		» 487
» »	Nord-Milano		» 285.50
» »	Meridionali Austriache		» 300,50

CONVOCAZIONI.

Ferrovia Mantova-Cremona. — Assemblea generale ordinaria per il giorno 9 giugno p. v., ore 12 merid., presso la sede della Società in Milano.

Ferrovia Nord-Milano. — Assemblea generale straordinaria pel giorno 26 corrente, alle ore 1 1|2 pom., presso la sede della Società.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Regia Prefettura della Provincia di Milano (16 maggio, ore 11 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di urgenti riparazioni alla difesa in buzzoni lungo la sponda sinistra del fiume Po, nella località del Botto e Mirabello in Comune di Senna Lodigiano, per L. 76,408. Aggiudicazione anche con un sol offerente. Lavori ultimati in giorni 120. Cauzione il decimo; deposito per spese L. 250.

Municipio di Barletta (17 maggio, ore 11 antim.). — Appalto della manutenzione delle strade comunali a pietrisco, esclusa quella di Barletta-Andria, per anni 4 dalla data media della consegna, e pel presuntivo annuo compenso di L. 25,000, compreso l'aumento del 12 per cento sui prezzi unitari, oltre quello pei lavori che potranno occorrere per le provviste e forniture diverse. Cauzione L. 15,000; deposito per spese L. 1000; fatali a giorni 5.

Municipio di Chioggia (17 maggio, ore 1 pom., fatali). — Appalto della costruzione del fabbricato ad uso scuole comunali, da erigersi in Chioggia, Campo Madonna, provvisoriamente deliberato col ribasso di L. 11.65 0|0 su L. 66,016.07. (V. N. 16 del *Monitore*).

Congrega di Carità di Lucera (21 maggio, ore 11 antim., 1ª asta), — Appalto per l'ampliamento del Pio stabilimento Pellegrini, in Lucera, amministrato dalla Congrega di Carità. Importo L. 80,000. Lavori compiuti in 3 anni. Fatali 7 giugno, ore 12 meridiane.

Municipio di Città di Castello (23 maggio, ore 12 merid., fatali). — Appalto della costruzione dell'ultimo tronco della strada obbligatoria di Apecchio, dalla casa cantoniera alla Segaia Grossa (confine con Apecchio) m. 5,659.16; provvisoriamente aggiudicato per L. 66,207.33. (Vedi N. 18 del *Monitore*).

Prefettura di Ferrara (26 maggio, ore 10 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una scogliera con nucleo di materiali di campagna a presidio della scarpa subacquea a destra del Po di Goro nella località Froldo Palazzina, Coronella Bozza e Froldo Saccoccia, per l'estesa di M. 376. Importo L. 40,891. Deposito L. 2,200.

Provincia di Capitanata (27 maggio, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto riguardate la sistemazione di 9 strade nell'interno di questo abitato, denominate via Cialdini, via Consalvo, via Grande (Sezioni Cavour e Piazza), via San Giuseppe, via Trinitapoli, prolungamento di via Ofanto e Pellico e vie traverse lateralmente al Largo Municipio. Importo L. 59,482.98. Lavori compiuti in 18 mesi. Cauzione provvisoria L. 3000; deposito per spese L. 800. Cauzione definitiva L. 6000.

Municipio di Verona (27 maggio, ore 1 pom., definitiva). — Appalto pei lavori di costruzione di un muraglione di sponda sulla destra d'Adige fra Porta Catena e Castelvecchio, di una galleria di scolo lungo la via Chiodo e Rigaste S. Zecco od altre opere annesse, provvisoriamente deliberato per L. 300,441.32. (V. N. 14 del *Monitore*).

Consiglio d'Amministrazione della Direzione Generale del Genio militare di Venezia (28 maggio, ore 9 antim., unico e definitivo). — Appalto della manutenzione e miglioramento degli immobili militari in Padova, dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1890, per l'importo complessivo di L. 48,000. Cauzione L. 4800. Lavori compiuti in 3 anni.

Municipio di Ronciglione (29 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione della via Vittorio Emanuele (Traversa Nazionale interna). Importo L. 47,070.47. Cauzione provvisoria L. 2,000. Cauzione definitiva L. 4,700. Fatali 19 giugno.

Ministero dei L. P., e Prefettura di Aquila (30 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione ed arginatura dell'infimo tronco del fiume Sagittario, compreso fra il ponte della provinciale di Pentima e la confluenza nell'Aterno, della lunghezza di metri 3264, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 216,160. Lavori compiuti in tre anni. Cauzione provvisoria L. 7000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali giorni 15.

Città di Varallo (31 maggio, ore 9 antim., unico e definitivo). — Appalto delle opere per la costruzione di un Camposanto, con strada d'accesso. Importo L. 41,916. Lavori compiuti in 6 mesi. Deposito il decimo. Deposito per spese L. 800.

Direzione del Genio Militare di Alessandria (4 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di vari corpi di fabbrica per l'acquartieramento di un reggimento d'artiglieria da campagna in Alessandria per l'importo di L. 1,150,000 da compiersi nel termine di giorni 1000 dalla data dei verbali di consegna dei lavori stessi. Deposito L. 115,000.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera delle chiusure metalliche, per conto della Impresa Avogadro Martel, sul tronco Licignano-Gallo.

Prefettura di Bologna. — L'appalto dei lavori di sistemazione della sponda interna e costruzione della scogliera a nucleo di buzzoni in difesa dei froldi Malvasia e Mensa a sinistra del Reno, nell'asta del 6 maggio, a Bologna, fu aggiudicato al sig. Gamberini Paolo, domiciliato a Bologna, per L. 52,149,27. (V. N. 17 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Genova. — L'appalto per vari lavori nella località Lanterna di Genova, nell'asta del 3 maggio, a Genova, fu aggiudicato al sig. Saldarini Carlo, domiciliato a Genova, via Assarotti n. 13, per L. 18,061.90.

Idem. — L'appalto per lo scavo e muratura da eseguirsi in regione S. Benedetto fra le valli del Neva Pennavaira ed Arroscia, nell'asta del 30 aprile a Genova, fu aggiudicato al signor Ferrari Gerolamo di Luigi, domiciliato a Genova, via Colombo, n. 7, per la somma di L. 46,507,50. (V. N. 17 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e prefettura di Padova. — L'appalto opere provviste occorrenti per la costruzione fabbricato macchine al ponte Brentellazze, fu aggiudicato a trattative private all'Impresa Mion-Pizzo di Fiesso d'Artico (Venezia), per L. 247,350 (V. N. 14 del *Monitore*).

Prefettura di Padova. — L'appalto per lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro del canale di Pontelungo da Brenta dell'Abbà al confine della provincia di Venezia, nell'asta del 2 maggio, a Padova, fu aggiudicato al signor Baldan-Bembo Giuseppe, domiciliato a Padova, per la somma di L. 22,993.28. (V. N. 16 del *Monitore*).

Idem. L'appalto per i lavori rialzo, ingrosso ed imbancamento argine sinistro canale Restara, nell'asta del 4 maggio, a Padova, fu aggiudicato al signor Giovanni Turchetti, domiciliato a Padova, per la somma di L. 16,958.50. (V. N. 16 del *Monitore*).

Città di Voghera. — L'appalto per la costruzione dell'edificio per l'Orfanotrofio, nell'asta del 30 aprile, a Voghera, fu aggiudicato al signor Guasco geom. Giovanni, domiciliato ad Alessandria, via Schiavina, n. 7, per la somma di L. 95,654.99. (V. N. 17 del *Monitore*).

Prefettura di Reggio-Calabria. — L'appalto per la fornitura di n. 8 scambi semplici pel tronco Gioia-Tauro, nell'asta del 23 aprile, a Reggio-Calabria, fu aggiudicato alla fonderia Rocchetti di Padova, col ribasso del 23.55 0|0 su L. 12,800.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

12ª Decade — Dall'21 al 30 aprile 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	1.390.149 21	67.243 16	298.480 55	1.297.315 14	31.371 07	3.084.559 13	3.976 00	775 69
1886	1.293.349 02	61.072 18	275.276 18	1.209.077 67	38.606 83	2.877.381 88	3.976 00	723 69
Differenze nel 1887	+ 96.800 19	+ 6.170 98	+ 23.204 37	+ 88.237 47	— 7.235 76	+ 207.177 25	»	+ 52 00
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1887	10.504.186 50	513.815 66	3.270.780 69	14.485.125 78	365.222 89	29.139.131 52	3.976 00	7.328 76
1886	9.640.981 74	473.000 27	2.813.808 36	14.072.658 08	399.540 31	27.399.988 76	3.976 00	6.891 35
Differenze nel 1887	+ 863.204 76	+ 40.815 39	+ 456.972 33	+ 412.467 70	— 34.317 42	+ 1.739.142 76	»	+ 437 41
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	36.956 98	677 19	3.279 55	42.008 52	745 98	83.668 22	722 00	115 88
1886	21.106 15	496 95	1.768 10	11.996 93	796 96	36.165 09	460 00	78 62
Differenze nel 1887	+ 15.850 83	+ 180 24	+ 1.511 45	+ 30.011 59	— 50 98	+ 47.503 13	+ 262 00	+ 37 26
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1887	356.538 50	8.043 13	44.446 31	230.110 83	10.871 02	650.009 79	704 00	923 31
1886	216.349 80	3.839 56	17.054 41	109.627 93	7.583 59	354.455 29	433 08	818 45
Differenze nel 1887	+ 140.188 70	+ 4.203 57	+ 27.391 90	+ 120.482 90	+ 3.287 43	+ 295.554 50	+ 270 92	+ 104 86

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.770 00	2.724 75	+ 45 25	22.012 85	22.293 00	— 280 15
Merci	1.240 00	406 05	+ 833 95	8.622 32	7.305 20	+ 1.317 12
Introiti diversi	210 00	8 15	+ 201 85	1.389 50	35 15	+ 1.354 35
Totali	4.220 00	3.138 95	+ 1.081 05	32.024 67	29.633 35	+ 2.391 32

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

30ª Decade — Dal 21 al 30 aprile 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	101.109 40	2.118 45	8.360 83	99.570 10	2.446 50	213.605 23	606 00	352 48
1886	112.376 00	2.533 60	9.912 91	88.084 47	1.927 21	214.834 19	606 00	354 51
Differenza nel 1887	— 11.266 60	— 415 15	— 1.552 08	+ 11.485 63	+ 519 27	— 1.228 91	»	— 2 03
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 APRILE.				
1886-87	3.199.169 66	69.829 64	341.514 20	3.320.869 93	64.918 96	6.996.302 39	606 00	11.545 05
1885-86	2.957.225 55	66.694 99	305.663 14	3.253.386 83	63.515 26	6.646.485 77	606 00	10.967 79
Differenza nel 1887	— 241.944 11	+ 3.134 65	+ 35.851 06	+ 67.483 10	+ 1.403 70	+ 349.816 62	»	+ 577 26
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE.				
1887	5.694 50	76 75	698 20	3.249 20	40 25	9.758 90	62 00	157 40
1886	3.341 00	38 95	91 01	104 05	33 90	3.608 91	31 00	116 41
Differenza nel 1887	+ 2.353 50	+ 37 80	+ 607 19	+ 3.145 15	+ 6 35	+ 6.149 99	+ 31 00	+ 40 99
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 APRILE.				
1886-87	97.725 38	1.131 60	4.440 61	15.533 29	1.199 55	120.030 43	37 00	3.244 06
1885-86	11.062 20	109 05	190 85	252 81	44 60	11.659 51	7 00	1.665 64
Differenza nel 1887	+ 86.663 18	+ 1.022 55	+ 4.249 76	+ 15.280 48	+ 1.154 95	+ 108.370 92	+ 30 00	+ 1.578 42

ANNUNZI

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, Via Ospedale, 18.

Anno XX — Sabato, 21 Maggio 1887 — Num. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia . . . . L.	20	11	6
Per l'Estero . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

BILANCIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

1887-1888

Abbiamo sott'occhio la Relazione dell'on. Romanin-Jacur sul bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici pel 1887-88.

L'on. relatore dà prova, anche in questo importantissimo rapporto, di quella competenza nelle varie questioni, connesse con questo bilancio, che avea manifestato nei suoi discorsi alla Camera, nella precedente relazione e nella discussione da lui valentemente sostenuta del bilancio del 1886-87.

L'on. relatore così esordisce:

« *Onorevoli signori!*

« Chiunque di voi abbia letto la Relazione che abbiamo avuto l'onore di presentarvi per il precedente esercizio, ne avrà tratta la convinzione che la spesa pei lavori pubblici avrebbe maggiormente pesato negli anni avvenire sul bilancio dello Stato. Non vi farà meraviglia, adunque, se lo stato di previsione, che prendiamo ora ad esaminare, pel 1887-88, comincia a dar ragione ai nostri avvertimenti. — E teniamo ad usar la frase *comincia a dar ragione* perchè per tutte le dimostrazioni fatte allora, e che noi ci guarderemo bene dal ripetere oggi, ma che poggiavano sulle disposizioni delle leggi votate dal Parlamento, dall'un lato, e dall'altro sui dati offerti dalla esperienza, noi siamo ora costretti ad aggiungere, pel dovere che ci impone l'ufficio nostro, che il bilancio dei lavori pubblici non è arrivato ancora al suo punto culminante, se vogliamo dare esecuzione integra alle leggi già promulgate, sanare i debiti incontrati, regolare e convenientemente assestare i pubblici servizi dipendenti da questa importantissima amministrazione ».

L'on. Romanin-Jacur dà amplissime informazioni sui vari servizi, prendendo in esame tutti i capitoli del bilancio, giustificando le proposte fatte o accettate dalla Commissione.

Interessantissimo è il passo della Relazione che riguarda le strade ferrate, e importanti le informazioni che si danno sul servizio.

Ci duole di non poter pubblicare in questo numero ciò che l'on. relatore scrive sui vari capitoli concernenti le ferrovie ed altri servizi. Crediamo però di dover riprodurre tutta la parte della Relazione che concerne le spese di costruzione delle strade ferrate, e che è la seguente:

« Capitolo 133. — « Spese pei lavori di completamento » e miglioramento delle linee in esercizio delle tre reti: » Mediterranea, Adriatica e Sicula » (art. 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª), lire 34,450,000, somma identica a quella stanziata nel precedente esercizio.

« La somma che, a termini delle convenzioni, fu stabilita a completare e migliorare le tre reti, ascende a L. 134,614,550.

Furono stanziate nell'esercizio 1885-86	L.	33,153,000
Nell'esercizio 1886-87 . . .	»	34,450,000
Si stanziano ora per l'esercizio 1887-88	»	34,450,000
	L.	102,053,000
Rimangono a stanziarsi nel venturo esercizio	»	32,561,550
Totale	L.	134,614,550

« L'allegato n. 33, annesso allo stato di previsione, ed i relativi sub-allegati *A*, *B*, *C*, danno l'elenco delle opere che presumibilmente potranno essere eseguite nell'esercizio finanziario 1887-88, a carico dello Stato, sopra ciascheduna delle tre reti.

« Capitolo 134. — « Spese pei lavori di costruzione e » per l'acquisto di materiale mobile, relative alle nuove » linee » L. 102 milioni, stanziamento identico a quello del precedente esercizio.

« Le cose da noi largamente esposte nella precedente Relazione, che provocarono lunga discussione alla Camera, le conseguenti dichiarazioni del Governo, il progetto presentato il 23 novembre 1886 per le maggiori spese arretrate occorrenti per la costruzione delle strade ferrate Toscane Liguri-Calabro-Sicule, e per altre in conto esercizio, che è allo stadio di relazione presso la nostra medesima Giunta, nonchè l'altro, presentato il 18 aprile 1887, che sta in esame dinnanzi la speciale Commissione nominata dalla Camera, e la riserva del Ministro, consacrata nell'articolo 5 del progetto stesso, di presentare entro il novembre « del corrente anno, con legge speciale, i prov» vedimenti per i maggiori fondi occorrenti, e la divisione » in capitoli dello stanziamento annuo per le singole fer-

» rovie, a' termini della legge 29 luglio 1879 », rendono lecito, anzi conveniente, per noi, questa volta, un rapidissimo esame del capitolo.

« Abbiamo creduto debito nostro di chiedere le tabelle indicanti il riparto per ciascheduna linea, della somma assegnata ad ogni categoria, in conformità di quanto si è fatto pel precedente esercizio. Ma il Ministro ci ha dichiarato che, avendo ordinati studi accurati sulle somme già impegnate, non può per ora formolare, nè concretare le sue risoluzioni circa il riparto medesimo.

« Non potendosi indugiare la presentazione della Relazione, noi ci riserviamo di pubblicare tali tabelle nella legge d'assestamento, limitandoci ad avvertire che coll'allegato 6, presentato colla nota di variazione, questa somma di L. 102,000,000 andrebbe così ripartita:

1° Costruzione delle linee di

1ª categoria	L. 51,459,142
2ª categoria	» 11,365,642
3ª categoria	» 12,843,963
4ª categoria	» 2,374,876
Totale L.	78,043,623
2° Personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni e spese d'ufficio e diverse . . . . »	8,500,000
3° Provvista di materiale per dotazione »	8,500,000
4° Riscatto delle ferrovie Venete, Pisa-Colle-Salvetti, Torontola-Chiusi (legge 25 giugno 1882, n. 871, serie terza) . . . »	1,280,000
5° Rimborsi ai corpi morali, delle anticipazioni dai medesimi fatte, delle quote a carico dello Stato, per la costruzione delle linee complementari (articolo 15 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, serie terza, e articolo 18, alinea quinta della legge 27 aprile 1885, numero 3048, serie terza) . . . . »	4,012,885
6° Rimborso ai corpi morali, delle eccedenze di quote di contributo portate a loro carico dagli esercizi precedenti, a tutto giugno 1885 (articolo 18, alinea quarta, della legge 27 aprile 1885, numero 3048, serie terza) »	1,633,492
Totale L.	102,000,000

La quota sottratta a questo capitolo pel pagamento del personale sembrò molto rilevante alla vostra Giunta, così che credette debito suo chiedere spiegazioni al ministro e le ebbe in modo da poter esporre che la somma delle L. 8,500,000, secondo le fatte previsioni sarebbe così ripartita:

1. Assegni al personale *straordinario* in servizio governativo . . . . (Allegato n. 3)	L. 3,000,000
2. Indennità di trasporto, di residenza, in località malariche, ecc., pel detto personale . »	600,000
3. Spese d'ufficio delle direzioni tecniche governative addette alle costruzioni, fitti di locali, stampati, ecc. . . . . . . »	300,000
4. Pagamenti di assegni al personale del Genio civile, indennità di residenza a Roma (pagamenti non contemplati al capitolo 7) . » (Allegato N. 4)	900,000
5. Indennità di trasferta, di missione e diverse del detto personale . . . . »	500,000
	L. 5,300,000
6. Infine sarebbe destinata al rimborso delle spese incontrate per conto dello Stato, dalle società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, per lo studio dei progetti esecutivi di alcune ferrovie complementari, e per la direzione tecnica ed amministrativa delle linee, la cui costruzione è ad esse affidata, la somma di »	3,200,000
Totale L.	8,500,000

Non sembraci qui superfluo aggiungere come le spese, per studi e direzioni di lavori dall'agosto 1885 al 31 marzo 1887, delle quali, secondo le domande presentate, ma non ancora liquidate, le società si vantano creditrici, ascendano a 6,960,000 lire, come dal seguente specchietto:

per la Mediterranea	L. 3,000,000
per l'Adriatica	» 1,500,000
per la Sicula	» 2,460,000
Totale	L. 6,960,000

Siccome però nel prossimo esercizio cesseranno molte spese per studi e lavori compiuti nei precedenti esercizi, il Ministro limita la previsione pel 1887-88 alla suddetta somma delle lire 3,200,000, e cioè 2,000,000 di lire per le spese indicate nell'Allegato n. 6 e lire 1,200,000 per studi ulteriori e revisione governativa degli studi già fatti.

Gli Allegati 3, 4, 5 e 6 che aggiungiamo a questa Relazione, forniti dal Ministro, illustrano le partite ai numeri 1°, 4° e 6°.

La grossa parte di questa spesa necessaria per il personale in servizio dello Stato, della quale è cenno ai numeri 1°, 2°, 4° e 5° giustificherà, speriamo, ad esuberanza la nostra ritrosia nell'ammettere la modificazione del ruolo del personale addetto al regio Ispettorato delle ferrovie, e renderà ampia ragione delle conclusioni a cui siamo venuti a proposito dei capitoli 38 e 39.

Quanto alla parte contemplata per pagare le competenze spettanti alle Società, a noi mancano elementi per apprezzarla; ma ci sembra non fuori di posto frattanto la raccomandazione generica, che il Governo usi di questo metodo con molta parsimonia, specialmente per ciò che riguarda lo studio di nuove linee, finchè non sia dimostrato che lo Stato tragga veramente da esso dei vantaggi, ed apparisca chiaro che il controllo nella compilazione di tali studii pone il Governo in grado di ritenerli senza eccezione servibili, tanto dal lato tecnico quanto dal lato della spesa, per la stipulazione dei contratti relativi alla esecuzione dei lavori.

Però, considerando non tanto la convenienza quanto l'urgenza di incominciare a distinguere le spese per opere pubbliche, che cumulano insieme cose diverse, il che rende sempre più difficile il riscontro per questa azienda dei lavori pubblici, la più farragginosa e la cui gestione richiede le più sollecite cure, ed a fine di sottrarla alle confusioni ed alle incertezze che la contrassegnano, la Giunta generale ha chiesto, ed il Ministro ha consentito, di separare, nelle costruzioni ferroviarie, la spesa del personale da quella delle opere in due capitoli distinti. E vi ha aderito, anche alla condizione che la spesa pel personale, non ancora apprezzata in tutti i suoi particolari, per la fretta di introdurre questa novità nel bilancio, si abbia a considerare come un massimo, e, finchè si faccia un'estimazione più esatta, gli sia concessa in via provvisoria, con uno speciale articolo di legge, la facoltà di volgere ciò che avanza, sulla spesa del personale, a pro' delle costruzioni.

Queste dichiarazioni illustrano le ragioni dei due capitoli che noi proponiamo e dell'articolo 3 aggiunto al disegno di legge.

Perciò al proposto capitolo 134 sono sostituiti i seguenti:

Capitolo 134. — « Spesa pei lavori di costruzione e per » l'acquisto di materiale mobile relativo alle nuove linee, » lire 93,500,000 ».

Capitolo 135. — « Spese pel personale temporaneamente » addetto al servizio delle costruzioni e spese d'ufficio, » lire 8,500,000 ».

Abbiamo altresì creduto di informarci se erasi conchiuso colle Società qualche contratto a *prezzo fatto* od a *rimborso di spese*, e se era stata affidata alle Società stesse la compilazione di studi di nuove linee e la direzione di lavori, oltre a quelli indicati nella precedente Relazione della Giunta generale.

Ed il Ministro rispose:

1° « che nessun contratto era stato conchiuso a *prezzo fatto;*

2° « che a rimborso di spesa, oltre a quelli già indicati nella precedente Relazione della Giunta generale (1), erasi affidata alla Società Mediterranea la costruzione dei due soli tronchi

(1) Lecco-Como (due tronchi) — Casalnuovo-Afragola.

Afragola chilometri 10
Capua » 10

della direttissima Roma-Napoli, autorizzando la Società medesima a disporre per gli appalti;

3. « che circa agli studi di nuove linee od alla direzione di lavori nessuna mutazione ebbe luogo allo stato di fatto esposto a pagina 30 dell'appendice della precedente Relazione della Giunta generale del bilancio ».

Nè abbiamo omesso di pregare il Ministro di darci notizia intorno ai provvedimenti che intende prendere per l'aumento del materiale mobile, la cui dotazione è stata riconosciuta insufficiente e non in armonia col progressivo sviluppo dei bisogni del commercio e della rete ferroviaria.

Ed il Ministro rispose:

« Gli assegni annui per il materiale mobile in base alla ripartizione fatta con la legge 5 luglio 1882 a tutto l'esercizio 1887-88, avrebbero dovuto essere di L. 24,800,000: sta invece che con gli stanziamenti di bilancio si è previsto complessivamente una spesa di L. 32,500,000.

« Allorchè poi si tratterà di regolare sotto tutti gli aspetti il problema ferroviario in riguardo alle linee complementari si richiederà anche per il materiale mobile l'aumento di fondi che si giudicherà necessario ».

Nè abbiamo mancato di chiedere notizie circa i contratti fatti all'interno ed all'estero, così per il materiale fisso come per il materiale mobile, ed abbiamo avuto gli elenchi che pubblichiamo negli allegati 7 e 8.

. L'on. relatore conchiude esponendo un prospetto di confronto tra le previsioni del 1886-87 e quelle del 1887-88. L'aumento in questo bilancio è di L. 9,041,096.80.

L'on. Romanin dichiara:

Sulle differenze che emergono da tale prospetto, nonchè sulle osservazioni speciali contenute nella Relazione, che ivi sono richiamate, crediamo dovere nostro invitare il Governo e gli onorevoli colleghi a meditare seriamente.

Quando ci occuperemo dello stato di previsione pel 1888 89 sarà già compiuto l'esame dei disegni di legge ora dinanzi al Parlamento, i quali tendono a liquidare tutto il passato ferroviario, e avremo sott'occhi i provvedimenti intesi a regolare questa parte importantissima per l'avvenire.

Ma, a nostro avviso, non è soltanto per le ferrovie che noi dobbiamo guardare in faccia all'avvenire!

Ciò ch'è noto, è già abbastanza per comprendere che anche altri servizi molto importanti, affidati all'Amministrazione dei lavori pubblici, richiederanno studi speciali e adeguati provvedimenti.

Il problema adunque è complesso, e si connette intimamente con tutto l'insieme della finanza italiana, bisognosa, pur troppo, di chiedere novelli sagrifizi alle popolazioni. Questo problema, pensateci, signori, s'impone imperioso, e dev'essere risolto senza indugio, ma in modo degno di una nazione, che agli ardimenti generosi della gioventù deve ormai sapere associare la forza della virilità e la saggezza dell'età matura.

Per le ragioni, esposte come premessa al capitolo 53, sottoponiamo alle deliberazioni della Camera il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a comprendere tutte le
» spese d'amministrazione delle casse postali nei capitoli
» del bilancio dei lavori pubblici ed a disporre che l'intera
» somma ad esse corrispondente venga rimborsata diretta-
» mente dalla cassa depositi nel capitolo del bilancio del-
» l'entrata che comprende i rimborsi e concorsi nelle spese
» di stipendi ed altre spese ordinarie pagate a carico del
» bilancio dello Stato ».

Signori!

Secondo le proposte che la Giunta ha l'onore di sottoporre alla vostra approvazione, la spesa ordinaria e straordinaria *effettiva* ascende alla complessiva

somma di	L.	128,180,064.04
a cui aggiungendo le partite di giro in . . . . , .	»	482,798.34
ne risulta la totale spesa di . . .	L.	128,662,862.38
la quale presenta una diminuzione di .	»	8,802.50

in confronto della somma proposta dal Ministero per l'esercizio 1887-88 nella prima categoria (*Spese effettive*).

Per avere però l'insieme occorre aggiungere le previsioni relative alle categorie seconda (*Movimenti di capitali*) e terza (*Costruzioni ferroviarie*) nella somma di L. 138,950,000, sulle quali la vostra Giunta non ha portato variazione alcuna, per cui il risultato complessivo delle previsioni di spesa per il Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio 1887-88, ascende a L. 267,612,862.38 e noi vi proponiamo di così approvarlo.

IL PONTE SUL PO A CASALMAGGIORE

Abbiamo più volte, durante la esecuzione dei lavori, pubblicate notizie intorno alla costruzione del ponte sul Po a Casalmaggiore, per la ferrovia Parma-Brescia-Iseo, intrapresa dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

La prossima apertura all'esercizio del tronco Casalmaggiore-Mezzano Rondani della linea predetta, fissato al 23 corrente, mentre il Municipio ha indetto pubblici festeggiamenti inaugurali ed un banchetto pel giorno 22, ci porge occasione di intrattenere i nostri lettori, più diffusamente, sulla importante opera, una delle tante splendide vittorie della scienza e del lavoro, che Italia onorano; e lo facciamo tanto più volentieri dacchè ebbimo occasione di leggere, in questi giorni, su taluni periodici, notizie e relazioni sull'argomento poco esatte e incomplete.

Il nuovo ponte, oggi il più lungo in Italia (metri lineari 1085) è pure uno dei più lunghi che si conoscano; e poichè consta di due travi parallele continue, costituisce, se non erriamo, la più lunga travata fabbricata finora. 18 sostegni, cioè: 16 pile e 2 spalle dividono l'intera lunghezza in 17 campate di cui le 15 intermedie di metri 65 di lunghezza, fra asse ed asse delle pile, e le due estreme, della lunghezza di metri 55.

I ponti in ferro, sul Po, più notevoli per lunghezza, e cioè quelli di Mezzanacorte, di Piacenza, di Borgoforte, di Pontelagoscuro, misurano rispettivamente 700, 500 e 432 metri di lunghezza.

Il nuovo ponte ferroviario è situato a circa metri 50 sopracorrente del ponte di chiatte che serve alla continuità della strada Nazionale da Parma a Piadena, il quale non permette il transito per vetture e pedoni, e deve essere ripiegato alle sponde, tuttavolta che le piene di Po raggiungano da 4 a 5 metri al disopra dello zero dell'idrometro di Casalmaggiore, situato a metri 23.24 sul livello del mare.

L'Impresa costruttrice « Società Nazionale delle Officine di Savigliano » aveva stabilito, impertanto, in servizio dei lavori, un robusto ponte di legname, della lunghezza di circa 500 metri, a collegare le due sponde dell'alveo del fiume, ordinariamente bagnato.

Le fondazioni delle pile e spalle su cassoni in ferro, affondati all'aria compressa, hanno per le prime una superficie di 36 m^2, per le seconde quella di 30 m^2, e le diverse profondità raggiunte hanno variato: per i primi otto corpi di fabbrica, a partire dalla sponda sinistra fra metri 26 e m. 24; per gli altri dieci, fra metri 22 e metri 20 al di sotto dello zero dell'idrometro.

Il terreno attraversato componesi tutto di sabbie alluvionali commiste qualche volta a ghiaietto minuto, salvo

verso la sponda cremonese, ove ebbesi ad attraversare terra argillosa (tivarro).

I lavori di scavo, praticati colla pompa eiettore, nella camera di lavoro dei cassoni, incominciati nell'aprile 1885, furono ultimati nel mese di giugno 1886, ed il cantiere delle fondazioni, stabilito sulla sponda sinistra per i primi 10 sostegni, e trapiantato sulla destra pei rimanenti, era costituito da due compressori Le Roy a due cilindri accoppiati, mossi da due semifisse della forza di 35 cavalli cadauna.

L'affondamento de' diciotto cassoni fu dunque eseguito nel breve termine di mesi 14, dai quali dovrebbonsi ancora detrarre due mesi e più di sospensione per l'intenso freddo invernale.

La illuminazione a luce elettrica nelle camere di lavoro dei cassoni, lungo il ponte di servizio, e di tutto il cantiere, era fornita da due dinamo elettriche alimentanti costantemente non meno di 50 lampade Edison della forza di 6 candele ciascuna.

Gli affondamenti hanno sovente superato per ogni cassone m. 1.50 al giorno, e spesso si è lavorato con tre apparecchi per volta, mentre per la esecuzione delle murature entro cassone, molte volte si avevano 5 diversi attacchi.

Le camere di lavoro furono ostruite con calcestruzzo posto in opera sotto l'azione dell'aria compressa e sopra il cielo delle medesime la muratura di fondazione fu eseguita esclusivamente in mattoni.

La risega di fondazione è stabilita a m. 23.41, il piano di posa delle travate a m. 31.34 sul livello del mare con un franco quindi di m. 2 circa sulla più alta piena conosciuta (anno 1868) che raggiunse la quota 29.46, e durante il periodo dei lavori la massima altezza d'acqua riconosciuta fu alla ordinata 29.20.

La soprafondazione delle pile e spalle che risulta quindi di m. 8.00 circa, fu pure eseguita in mattoni, ad eccezione dei rostri, delle cornici di coronamento e dei cappucci, che sono in pietra calcare di Rezzato. I cuscinetti per gli appoggi delle travate sono in granito delle cave del Lago Maggiore: la calce impiegata è quella idraulica di Palazzolo.

Le spalle hanno muri d'ala paralleli, costruiti sopra palafitte, ai quali sono adossati quarti di cono rivestiti in muratura. Sulla sponda parmense la muratura del quarto di cono a monte o sottocorrente si prolunga a rivestimento della scarpa del rilevato, a preservazione delle possibili corrosioni delle acque di squaglio, per una lunghezza di circa 1000 m., e cioè fino a raggiungere l'argine maestro, detto di Maria Luigia.

Il ferro impiegato pei cassoni di fondazione pesa circa tonnellate 1000.

La muratura di mattoni, complessivamente eseguita, è del volume di m³. 14,600, con impiego quindi di oltre 5 milioni di mattoni.

Quella in pietra da taglio, delle cave di Rezzato, m³. 1,400; delle cave del Lago Maggiore, m³. 75.

Il ponte metallico è costruito interamente con ferri degli stabilimenti A. Raggio-Ratto e Tassara di Sestri, e Tardy-Benech di Savona.

La fabbricazione della travata è stata praticata sul luogo. Perciò l'Impresa aveva provveduto con opportuno cantiere e speciali installazioni, racchiuse da una tettoia lunga 200 metri e dell'area coperta di mq. 3350, quali: una locomobile di 15 cavalli, macchine ponzonatrici per l'esecuzione dei fori, cesoie pei ferri piatti e speciali, seghe per il taglio delle lastre, torni, trapani, ecc., ecc., e specialmente notavasi una installazione di macchine per la ribattitura idraulica.

Le prove dei ferri durante la costruzione hanno dato generalmente dei risultati varianti fra 37 e 42 chilogr. alla rottura, con allungamento variabile da 8 a 22 0[0. Tutta la travata riposa sopra piastre e rulli in acciaio ed è ancorata sulla nona pila. È a traliccio semplice a passaggio inferiore, controventata superiormente ed inferiormente. Le pareti verticali sono costituite da ferri piatti per le sbarre in tensione, e da ferri a profilo speciale per le sbarre in compressione. La luce libera al piano delle rotaie è di m. 4.90.

Il peso totale della travata, compresi gli apparecchi di dilatazione, è di circa 2900 chilogr. per metro corrente, ed essendosi calcolata una dilatazione massima possibile di m. 0.35, il binario alle due testate della travata è munito di speciali apparecchi di dilatazione.

Come dettaglio apprezzabile possiamo notare che l'unione di tutte le sbarre venne eseguita con chiodi nella quantità di oltre 500,000, tutti fabbricati alle Officine di Savigliano. La costruzione della travata, incominciata nel giugno 1885, ebbe il suo pieno compimento nel febbraio 1887, in un periodo cioè di mesi 21, non contando le sospensioni forzate per le intemperie, periodo dunque rapidissimo.

I lavori tutti per porre il ponte nello stato d'esercizio erano quindi compiuti alla data stabilita dal contratto, cioè il 20 marzo 1887, e l'Amministrazione Governativa avendo con addizionale sottomissione affidato alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano anche l'armamento del tronco, le prove del ponte poterono aver luogo nei giorni 9 a 12, testè decorsi.

Le prove furono statiche e dinamiche. Condizione di capitolato per le prime era un sovraccarico uniformemente ripartito di 4000 chilogr. per metro lineare, sia per ciascuna campata isolata come per campate caricate simultaneamente a due a due. È da notarsi che tenuto conto della formula e delle condizioni di Capitolato per le flessioni limiti ammissibili, essendosi introdotto il valore di E (elasticità) eguale a 15 miliardi, la prima serie di prove permetteva soltanto delle freccie di mm. 34, per le campate di luce m. 65, e per la seconda serie di mm. 23.

Ciò nullostante, le prove statiche, diedero i seguenti risultati:

Prima serie: per campate isolate:
Mm. 19 per le luci di m. 55
Mm. 29 » » » 65

Seconda serie: per campate accoppiate:
Mm. 10 per le luci di m. 55
Mm. 19 » » » 65

Le prove dinamiche tanto per le campate di m. 55, come per quelle di m. 65, diedero una flessione minima, con esito pure brillante: esse vennero fatte con 2 locomotive di terza classe e 4 di quarta, in due riprese, a velocità media, ed a velocità pari a 52 chilometri all'ora non riscontrandosi egualmente una oscillazione laterale orizzontale superiore a mm. 2 1[2.

La Commissione incaricata delle prove componevasi dell'ing. cav. Pizzini, Ispettore del circolo di Bologna, del Direttore e Capo Sezione dei lavori della linea Parma-Brescia-Iseo signori ingegneri cavalieri Galli e Croci, e

di una delegazione della Società Adriatica nei signori cav. Randich ed ing. Gioppo, la quale dichiarava con tutta ragione e fondamento, che tanto il progetto come la costruzione nulla lasciavano a desiderare sotto ogni rapporto. Assistevano come rappresentanti l'Impresa costruttrice i signori ingegneri A. Solerti, Scanagatta e Morelli.

Il successivo giorno 14 ebbe quindi luogo la visita di ricognizione o di collaudo provvisorio alla quale intervennero altresì il comm. ing. Pessione, direttore delle Costruzioni e della Manutenzione per la Società Adriatica esercente la linea, ed il cav. ing. O. Moreno, direttore gerente della Società Nazionale delle Officine di Savigliano, al quale è particolarmente dovuto quello sviluppo che cotesto stabilimento ha raggiunto, alle cui fasi ed ai principii che lo hanno informato ha appunto con felicissima parola accenato l'ing. Moreno medesimo al levare della mensa offerta dall'Impresa agli intervenuti alla visita suindicata, fra i quali notavansi e con altri brindarono alle Officine di Savigliano, agli ingegneri italiani ed agli operai, i prefetti di Cremona e di Parma signori comm. Giacomelli e cav. Argenti.

Causa penale per ritardi di treni

Nel *Monitore* del 23 aprile u. s. abbiamo pubblicata la notizia che il Tribunale Correzionale di Napoli, con sentenza del 21 dello stesso mese, aveva dichiarato non farsi luogo a procedere per 45 contravvenzioni, di cui era imputata la Società del Mediterraneo per ritardi di treni, accogliendo pienamente la tesi sostenuta dall'avv. Galateo negli articoli pubblicati nei n. 14 e 15 del 1886 di questo giornale. Non tornerà certamente discaro a parecchi dei nostri lettori che riproduciamo ora il testo di detta sentenza, che è il seguente:

Sentenza 21 aprile 1887 del Tribunale di Napoli.

« Il Pubblico Ministero sulla denuncia del R. Ispettore delle strade ferrate, traduceva innanzi al Magistrato penale il comm. Luigi Kossuth, ingegnere, Direttore dello esercizio del secondo compartimento delle ferrovie, rete Mediterranea, e rappresentante in Napoli della Società per lo esercizio delle ferrovie Mediterranee, per rispondere nella menzionata qualità di quarantacinque diverse contravvenzioni agli articoli 42 e 58 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dello esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687, serie 2ª, e art. 57 del regolamento per l'esercizio delle strade ferrate, costituenti le reti: Mediterranea, Adriatica e Sicula, approvato con regio decreto 17 gennaio 1886, n. 3704, serie 3ª.

« Lo studio adunque riflette il regolamento da cui promanano tali penalità tutte quante, le quali però messe in raffronto con le disposizioni generali ed i principii informatori del giure penale, escludono qualunque idea che nella presente causa si versi per avventura in materia penale.

« Ed infatti la parola *multa* che si legge nell'art. 58 del regolamento 31 ottobre 1873, non ha soltanto il significato che la stessa parola presenta negli art. 26, 34, 61 e 67 del Codice Penale, e talvolta viene adoperata anche in senso diverso da quello correzionale, quando si tratti, per avventura, di multe civili, delle amministrative, delle disciplinari, delle contrattuali, che non si hanno mica a confondere con la multa penale che viene comminata per i delitti ed in caso d'insolvenza da parte del condannato, si tramuta nel carcere in proporzione di lire tre per ciascuna giornata.

« Anche l'art. 406 del Codice Civile fa menzione di contravvenzioni che vengono punite dal Tribunale Civile con pena pecuniaria, e l'art. 133 della legge sulla tassa di registro del 13 settembre 1864 ragiona delle giudiziali contese che si riferiscono alle tasse e pene pecuniarie stabilite dalla legge medesima e di cui l'applicazione è devoluta al Tribunale Civile.

« Tali cose premesse, riesce agevole la interpretazione della Legge sui lavori pubblici che occupandosi al capo VI della polizia delle strade ferrate, rileva che un regolamento approvato con regio decreto in seguito a parere del Consiglio di Stato, stabilirà per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, le norme speciali da osservarsi per la esecuzione della legge; e più appresso aggiunge che il detto regolamento potrà comminare pene di polizia e multe fino alla somma di L. 1000, sicchè avendo il legislatore parlato di pene di polizia e di multe, torna agevole ritenere che al regolamento siasi dato il dritto di comminare multe correzionali in quelle materie di polizia contemplate nel capo VI della legge, in cui è proposito della eventualità dei delitti, ed ha in conseguenza dettate le norme perchè fosse adita l'autorità giudiziaria, e pel contrario non si vorrà dubitare che il regolamento stesso infligga multe puramente amministrative e civili in tutte le altre ipotesi a quelle simiglianti, in cui la ingerenza della polizia giudiziaria è messa in disparte.

« Quindi ne deriva che si versi in tre ordini di penalità, le une amministrative, le altre disciplinari e le terze di polizia e correzionali.

« L'art. 58 si occupa delle contravvenzioni impersonalmente, ma nell'art. 61, quando si parla della destinazione delle multe, è dato desumere di leggeri che il pagamento di esse torna a carico della Società.

« Questo concetto meglio viene rafforzato dagli articoli 62 e 63, coi quali si puniscono gli agenti che si rendono in colpa di qualsivoglia mancanza, non escluse quelle riflettenti il ritardo di treni, con sole pene disciplinari.

« Ed ancora meglio scolpito torna l'istesso concetto negli art. 64 e 65, ove tenendosi proposito di mere sanzioni penali di ordine pubblico, vien meno la equivoca dizione impersonale, e netto si discorre di contravventori, mettendo in siffatta maniera in rilievo la persona fisica e morale che contravviene.

« Chiarito così che con maturo consiglio, con deliberato proposito si volle che le penalità correzionali stabilite nel detto regolamento dovessero colpire soltanto persone fisiche e reali, che personalmente si possono imputare, tale misura di rigore non può estendersi alle Società ed alle Amministrazioni che sarebbe follia di tradurre sul banco dei rei, se il loro ente non si immedesima in una persona fisica che sia non già nelle parvenze, ma realmente e personalmente imputabile.

« Che se una diversa interpretazione si volesse dare alla legge, evidentemente si cadrebbe nell'assurdo, e si avrebbe in tal guisa un imputabile penale per procura, per finzione giuridica, non per fatto proprio.

« Nè giova il sostenere che in un Direttore Generale

chiamato a rispondere di ritardi si vuole sempre punire un fatto a lui proprio, cioè una negligenza, non fosse altro per non essersi circondato di funzionari perfetti, una volta che il regolamento si è occupato di multe dovute dalla Società soltanto e non mai dal Direttore, e sarebbe ancora strano che mentre un Direttore di ferrovie esercitate dallo Stato non avrebbe dovuto essere penalmente responsabile, lo sarebbe poi il Direttore di una ferrovia esercitata da una società.

« Adunque è fuor di dubbio che il regolamento del 31 ottobre 1873 non si appalesa contrario all'ordinamento ed ai principii fondamentali, rilevati fin qui nella legge sui lavori pubblici, ma ancora meglio chiarisce il carattere puramente amministrativo o civile delle penalità per ritardi......

« La incompetenza in conseguenza di questo collegio si fa evidentemente manifesta.

« Per tali ragioni:

« Il Tribunale dichiara la propria incompetenza a pronunziare intorno alle contravvenzioni ascritte al comm. Kossuth e quindi dichiara di non farsi luogo a procedimento penale a carico del medesimo ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ieri (20) ebbe luogo l'ordinaria seduta mensile del Consiglio d'Amministrazione della Società per le S. F. del Mediterraneo.

Il Presidente, conte Belinzaghi, riferì, innanzi tutto, sulle pratiche in corso per l'emissione delle obbligazioni ferroviarie, e annunciò essere quasi concluso l'accordo fra il Governo, la Banca Nazionale e le Società. Chiese quindi fosse concessa alla Presidenza la facoltà di stipulare definitivamente, al che il Consiglio aderì.

Su proposta del Direttore generale, il quale confermò le previsioni già esposte nell'ultima adunanza circa l'andamento assai favorevole degli introiti, il Consiglio deliberò poi che, a datare dal 1° luglio p. v., venga pagato alle azioni un secondo acconto, nella misura di L. 12.50, sul dividendo dell'esercizio 1886-87.

Si passò infine alla trattazione degli affari correnti, fra cui l'erogazione di L. 27,000, in sussidî al personale della linea e delle stazioni liguri, che più ebbe a soffrire dall'ultimo terremoto.

I contratti approvati furono:

colla Ditta G. Dodero e C., di Genova, per riduzione di tariffa nel trasporto di zuccheri greggi;

colla Ditta F.lli Musazza, per fornitura e carico di massi per scogliera, dalla cava Carvotto (linea Taranto-Latiano).

><

Pel 31 corrente mese la Società Mediterranea ha indetto una gara internazionale per la fornitura di 650 carri coperti HB senza freno, 100 carri scoperti L e 120 carri scoperti N^L, in conto dei 1000 che ancora rimangono a completare la nota provvista dei 3000 carri. Altri 100 dovendosi costruire nelle Officine di Pietrarsa e dei Granili, ne rimarrebbero soli 30, e ci consta che la Società sta appunto studiando per l'acquisto di 20 carri cisterna pel trasporto di petrolio e 10 speciali pel trasporto di acidi.

><

La Società predetta ha pure aperto la gara per l'appalto dei lavori d'ampliamento della Stazione di Montecorvino sulla linea Napoli-Metaponto, pel preventivato importo di L. 20,000. Il termine utile alla presentazione delle offerte è fissato pel 4 giugno p. v.

Idem pei lavori di difesa della linea Savona-Bra dalle corrosioni del torrente Branzola alla progressiva 62,780. Termine utile il 30 corrente mese, ore 10 ant.

><

In base agli atti della gara tenutasi presso la Società stessa, il R. Ispettorato Generale ha autorizzato l'aggiudicazione definitiva dei lavori di costruzione delle latrine isolate in Stazione di Serravezza (linea Genova-Pisa) alla Ditta Gaetano Manzi di Pisa col ribasso del 15,05 per cento sui prezzi di tariffa.

><

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per l'impianto del secondo binario lungo il tronco da Ponzano a Novara (esclusi i lavori di allargamento e modificazione dei ponti sul torrente Agogna e sulle rogge Peltrenga, Biraga e Agognola).

La somma totale preventivata ammonta a L. 600,000, e nella medesima figurano: per L. 236,500 i binari e gli scambi, per L. 56,500 le espropriazioni, per L. 65,100 le opere d'arte, per L. 75,100 l'inghiaiamento e per L. 35,600 i movimenti di terra.

In progetto separato la predetta Società ha poi presentato gli elaborati tecnici per la sostituzione delle attuali impalcature metalliche e per l'aggiunta di quelle ad uso del secondo binario ai ponti sul torrente e roggie preindicate. — La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 134,500.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali, avendo riconosciuta l'opportunità di dare ai biglietti speciali temporanei di andata e ritorno per Venezia nella circostanza della Mostra Artistica Nazionale una estensione maggiore di quella stabilita fin qui, ha creduto utile di disporre che vengano abilitate alla vendita dei biglietti stessi altre N. 87 stazioni.

><

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in vista dell'alacrità colla quale vengono condotti i lavori di ampliamento del porto di Napoli, ha reputato opportuno di studiare fin d'ora, se non altro in via di massima, la disposizione d'insieme dei binari, magazzini, ecc., da impiantarsi sulle calate definitive, e ciò allo scopo di prendere in tempo gli accordi necessari cogli enti morali interessati e dare opera alla compilazione dei progetti di dettaglio.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al R° Ispettorato delle Ferrovie il progetto definitivo d'esecuzione del tronco da Rionero a Potenza della linea Ponte S. Venere-Potenza, completato a senso delle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Nell'esecuzione degli studi definitivi di che trattasi, la Società suddetta ha riconosciuto necessario di introdurre nel progetto approvato alcune lievi modificazioni nel tracciato fra i km. 58.520 e 60.916, allo scopo di diminuire il numero e la importanza delle opere di difesa contro il torrente Rivisco.

Così pure ha proposto una fermata al chil. 42.800, modificando lievemente il tracciato; ed ha introdotto alcune aggiunte e modificazioni alle opere d'arte, aumentando anche di 4 il numero delle case cantoniere.

La spesa necessaria per la completa esecuzione del tronco da Rionero a Potenza, dalla perizia annessa al progetto risulta di lire 28,100,000, e per una tale spesa la Società

predetta si sarebbe dichiarata disposta di assumere la costruzione a prezzo fatto.

><

Sappiamo che il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha sollecitate le Amministrazioni ferroviarie a presentare il progetto di riordinamento delle casse-pensioni.

Da informazioni che abbiamo assunto in proposito ci risulta che la Commissione mista, incaricata del riordinamento delle dette Casse, vi lavora attivamente, e spera di potere in breve ultimare il progetto del nuovo Statuto che dovrà essere sottoposto all'approvazione dei Consigli di Amministrazione sociali ed alla sanzione del Governo.

><

La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche ha sottoposto all'approvazione Governativa l'orario ch'essa intende di attivare sul tronco di prossima apertura da Bologna (San Vitale) a Budrio, della ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore e diramazione per Massalombarda.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, per aderire alle istanze rivoltele dal municipio di Casale, avrebbe proposto al R. Ispettorato generale delle ferrovie di mantenere la serie di biglietti d'andata e ritorno fra Chivasso e Casale, in transito per la nuova linea Chivasso-Casale (chilometricamente più breve delle altre), e di sostituire le altre tre attuali serie di biglietti di andata e ritorno, con una serie unica, valevole per l'andata e pel ritorno per qualsiasi via di Asti, di Vercelli e di Chivasso, computandone i prezzi in base alla percorrenza media.

><

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo in aggiunta alle variazioni di orario già approvate dal Ministero, altre ne ha sottoposte alla approvazione governativa, le quali dovrebbero, al pari delle prime, entrare in vigore col 1° del prossimo giugno. — Tali varianti si riferiscono alle linee Torino-Pinerolo-Torre Pellice, Luvino-Alessandria e Milano-Chiasso.

><

Sappiamo che la Società delle Strade Ferrate Meridionali, tenuto conto che le condizioni attuali della stazione di Chiavenna non corrispondono alle esigenze del servizio ferroviario, ha vivamente interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a voler disporre perchè venga presa in esame la questione dell'ordinamento della stazione medesima, a proposito del quale la Società predetta ha presentate concrete proposte.

><

La preindicata Società ha fatto ufficii presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, perchè venga sollecitato l'appalto dei lavori occorrenti per la ricostruzione della tettoia sul piano caricatore della piccola velocità nella stazione di Bologna, imperocchè, ritardando ulteriormente la esecuzione dei lavori, non si potrebbe avere pel prossimo inverno il piano caricatore coperto, e ciò con grave danno del commercio e della azienda ferroviaria.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle per le ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia ha sottoposto alla approvazione governativa la proposta di assimilazione, nella nomenclatura della vigente tariffa, della voce *cuori d'acciaio per ferrovie e tramvie* alle *ruotaie per vie ferrate e tramvie*, colle quali presenta maggiore analogia.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possano approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione della Ditta Opessi di Torino per la fornitura di tre bilancie a ponte bilico per la pesa di vagoni, della portata ciascuna di 30 tonnellate da mettersi in opera nelle stazioni di Beinette, Pianfei e Pogliola, della ferrovia Cuneo-Mondovì.

Lo stesso Consiglio ha opinato che a finale transazione di ogni pretesa si possa accordare all'Impresario Versè la maggiore spesa occorsa nella esecuzione dei lavori del tronco da Fara a Romagnano, della ferrovia Novara-Varallo.

><

Il Ministero delle finanze ha dichiarato a quello dei lavori pubblici di nulla avere in contrario ad opporre a che vengano approvate le tariffe e condizioni dei trasporti per la ferrovia Basaluzzo-Frugarolo, proposte dalla Società concessionaria della linea medesima.

><

Il 1° del prossimo giugno avrà luogo l'apertura all'esercizio del tronco da Sala a Tegiano della ferrovia Sicignano-Castrocucco.

><

Diamo le informazioni che abbiamo promesse col *Monitore* della scorsa settimana circa il progetto presentato dall'Ufficio del Genio Civile di Modena per il tronco da Modena a Sattino, della ferrovia Modena-Lucca.

La lunghezza del tronco misura metri 36,455.37 la quale in planimetria è suddivisa in m. 27,978.98 di rettilineo ed in m. 8,476.39 di tratti in curva. Della parte curvilinea, metri 4,234.37 hanno curve di raggio inferiore a m. 650, e m. 4,242.02 hanno curve superiori a m. 650. L'altimetria del tronco è formata da m. 30,355.37 di livellette in ascesa, da m. 5,300 in orizzontale e da m. 800 di livellette in discesa. Con pendenza inferiore all'8 per mille si hanno m. 15,700, e m. 15,455.37 con pendenze comprese fra l'8 ed il 12 per mille.

I manufatti normali da costruirsi lungo il tronco sono 187 con luce variabile fra m. 0,60 e m. 10. Di questi N. 26 sono a travata metallica e gli altri tutti in muratura. Le opere d'arte speciali sono in N. di 9 e consistono in altrettanti ponti a travata metallica colle aperture rispettive di m. 12, m. 14, m. 18, m. 27.60 (in due campate), m. 50, m. 119.20 (in due aperture), m. 120 (in tre campate) e m. 222.80 (in sei aperture).

Le gallerie progettate sono 5 delle lunghezze seguenti: La 1ª di m. 198,60; la 2ª di m. 315,01; la 3ª di m. 712,90; la 4ª di m. 728,48 e la 5ª di m. 163,80.

Per mantenere la continuità delle strade ordinarie che dovranno attraversarsi colla ferrovia sono proposti N. 57 passaggi a livello; e per l'alloggio del personale di sorveglianza della linea è prevista la costruzione di n. 41 case di guardia, delle quali 20 doppie e 21 semplici, nonchè 17 garrette.

Le stazioni che dovranno impiantarsi lungo il tronco sono le seguenti: Formiggine, Sassuolo, San Michele dei Mucchietti, Castellano Rotelia e Prignano-Sattino.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione Generale della Rete Mediterranea:

L. 560,000 per l'esecuzione del primo gruppo di lavori per l'ampliamento e il riordino delle Officine dei Granili presso Napoli;

L. 13,300 per la costruzione d'una scogliera a difesa del muro La Vecchia contro il Basento, fra le stazioni di Albano e Campomaggiore della linea Napoli-Metaponto;

L. 9420 per l'applicazione dell'illuminazione a gas ad otto carrozze miste di 1ª e 2ª classe, con ritirata, in costruzione presso la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche (officina di Sant'Elena a Venezia);

L. 2760 per ricarico di massicciata su alcune tratte della nuova linea Avellino-Benevento;

L. 2650 per l'acquisto d'un cavalletto in ferro pel sollevamento delle locomotive nel deposito di Roma;

L. 1023 per riparare i guasti prodotti da una rotta del novembre 1886 fra i caselli 18 e 19 della linea Mortara-Vercelli;

L. 500 per la costruzione di scogliera a valle dell'acquedotto fra le stazioni di Pisticci e Bernalda della linea Napoli-Metaponto;

L. 3100 pel consolidamento alle pile del ponte sul Ticino presso Pavia;

L. 600 pel ricambio dei cuscinetti di posa della travata metallica del ponticello obliquo al chil. 285+525 della linea Taranto-Reggio.

><

Il giorno 19 corr., alle ore 10 ant. venne fatta in Milano, coll'intervento di S. M. il Re la solenne inaugurazione della Esposizione internazionale di apparecchi per la macinazione e panificazione, presenti le Deputazioni del Senato e della Camera, le principali autorità cittadine ed un pubblico scelto e numerosissimo.

Prese primo la parola il Sindaco, Comm. Negri, che pronunciò un forbito ed elegante discorso, inspirato ai più nobili sentimenti patrii e cittadini.

Dopo di lui, il Senatore Robecchi, presidente del Comitato dell'Esposizione, disse dello scopo di questa e della pratica utilità che indubbiamente ne ritrarrà il nostro paese.

Da ultimo parlò il Ministro Grimaldi che, a nome del Re, dichiarò aperta l'Esposizione.

Furono tosto messe in moto le macchine: e S. M., seguita dalle Autorità, visitò minutamente tutte le Gallerie, che restarono subito dopo accessibili anche al pubblico.

Di questa importante Esposizione non mancheremo di dare in progresso qualche rapida relazione, per quanto beninteso ce lo consentirà l'indole del nostro giornale.

><

La Camera di Commercio ed Arti di Cosenza ha espresso il voto al Ministero perchè sia evitata la lunga fermata che i viaggiatori della linea Napoli-Cosenza debbono fare nella stazione di Sibari, e perchè sia provveduto alla coincidenza nella stazione stessa col treno diretto Cosenza-Catanzaro-Reggio Calabria.

Il desiderio manifestato dalla predetta Camera venne raccomandato dal Ministero di Agricoltura e Commercio a quello dei Lavori Pubblici.

><

I Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici hanno firmato il decreto col quale viene approvata, in via di esperimento pel periodo di un anno, una tariffa locale a piccola velocità per le due reti Adriatica e Mediterranea, concernente il trasporto delle spedizioni in partenza dalla stazione di Belluno, delle pietre côti ordinarie ed altre pietre molari da arrotare, nonchè la modificazione alla nomenclatura delle merci dipendente dall'approvazione della tariffa stessa.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuti meritevoli di approvazione gli atti di collaudo relativi alla fornitura di scambi e meccanismi fissi, eseguiti per la linea Vercelli-Mortara, dalla Ditta Miani-Venturi e Comp. di Milano; ed ha opinato che si possano ammettere i nuovi prezzi proposti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per varie categorie di materiali.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione generale ha sottoposto alla approvazione governativa i seguenti preventivi di spesa:

1° per l'applicazione degli apparecchi d'illuminazione a gaz, sistema Pintsch a N. 51 veicoli per i treni 241 e 244 della linea Roma-Napoli, cioè: a N. 8 carrozze di 1ª classe; a N. 10 carrozze di 2ª classe; a N. 29 carrozze di 3ª classe; ed a N. 4 carri a bagaglio. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 42,910;

2° per il rifacimento con rotaie in acciaio del modello 2 da m. 9, di m. 2621 di binario in ferro, modello H, fra Castelnuovo Belbo ed Incisa Belbo, lungo la linea Alessandria-Cavallermaggiore, pel che è preventivata la spesa totale di L. 64,000;

3° per il rifacimento in acciaio con rotaie modello 2 da m. 9, di m. 1008 di binario, ora armato con guide del modello D, lungo un tronco in galleria della traversata di Genova. Il preventivo della spesa occorrente ammonta a L. 26,800;

4° per l'impianto nella stazione di Villafranca-Piemonte: d'una gru da pesi; d'una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate, e d'una sagoma limite del carico dei carri. La spesa necessaria per queste provviste è preventivata in L. 10,800;

5° per il prolungamento della scogliera a difesa del corpo stradale al chilom. 58,5 della linea Sibari-Cosenza; spesa preventivata L. 29,500.

— Nell'ultima adunanza tenutasi dal Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra gli altri, i seguenti contratti: coll'Impresa Industriale Italiana di Napoli per appalto lavori di ricostruzione del tetto del deposito locomotive della stazione di Napoli; colla Ditta Bender e Martiny di Torino per fornitura di kg. 130,000 di olio minerale per untura di veicoli; colla Ditta Armando Raggio di Genova per fornitura di 5000 tonnellate di carbone grosso inglese e di tonnellate 20,000 di carbone minuto inglese; colla « Société Industrielle et Commerciale des métaux » di Parigi, per fornitura di N. 10,000 tubi bollitori in ottone per locomotive.

Colla « The Broughton Copper C. L. » di Manchester per fornitura di 5000 tubi bollitori in ottone per locomotive; coll'Impresa Mersi Bartolomeo di Torino per appalto lavori di ampliamento del piano caricatore in stazione di Carmagnola; colla Ditta De Luca Francesco di Napoli per fornitura di kg. 45,000 di ghisa lavorata e di kg. 4000 di ferro lavorato; colla Ditta Cerino Giovanni di Torino per fornitura di 5000 palotti di legno ferrati; colla Ditta Giovanni Gilardini di Torino per fornitura di 5000 palotti di legno ferrati.

Nella stessa adunanza il Comitato ha approvata la convenzione stipulata colla Ditta Enrico Grimaldi di Napoli per regolare l'esercizio di un'agenzia per la vendita dei biglietti ferroviari in quella città.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale delle ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Riverniciatura della travata metallica del ponte sul Po presso Pontelagoscuro, L. 22,800.

Costruzione di un condotto in muratura per lo scolo delle acque luride provenienti dagli alloggi e dalle latrine dei F. V. nella stazione di Termoli, L. 8290.

Consolidamento della frana al chilom. 1+700 da Benevento, della linea Benevento-Campobasso, L. 10,000.

Impianto d'una bilancia a ponte, fissa, in stazione di Parma, L. 5730.

Riverniciatura della travata metallica del ponte sul Po a Borgoforte e rinnovazione di parte del tavolato in legname del ponte medesimo L. 13,400.

Ferrovia Roma-Solmona. — Il 4 giugno p. v., alle ore 10 ant., presso il Ministero dei Lavori Pubblici si addiverrà all'appalto e deliberamento definitivo per la provvista e la posizione in opera dei meccanismi fissi oc-

correnti per le stazioni della ferrovia Roma-Solmona, per la presunta somma di L. 226,550, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

L'asta sarà definitiva al primo incanto, e si farà luogo al deliberamento quand'anche non vi sia che un solo offerente. Il termine utile per la consegna dei meccanismi è fissato a mesi cinque.

La cauzione provvisoria è stabilita in L. 11,500, e quella definitiva in L. 23,000.

Ferrovia Salerno-San Severino. — Il 2 giugno, alle ore 10 ant., presso il Ministero dei Lavori Pubblici e presso la R. Prefettura di Salerno si addiverrà all'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del secondo tronco Fratte-Capezzano (ferrovia Salerno-San Severino) compreso fra le progressive 2,966.27 e 6,518.34 (metri 3,552.07, circa), escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento della via e dei meccanismi fissi per le stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso, di L. 4,166,800.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di tre anni. La cauzione provvisoria è fissata in L. 140,000, ed in L. 260,000 quella definitiva.

Il termine utile per presentare offerte di ribasso è fissato a giorni 15.

Ferrovia Adria-Loreo-Chioggia. — Il 23 corr. si aprirà all'esercizio il tronco Loreo-Chioggia, della lunghezza di chilometri 20,158, restando così ultimata la linea complementare di seconda categoria, Adria-Chioggia. Il nuovo tronco comprende le stazioni di Cavanella d'Adige e di Chioggia e le fermate di Rosolina e Brondolo, tutte comprese nella zona di vigilanza doganale.

Ferrovia Cuneo-Mondovì. — Il giorno 10 corrente alle ore 11 1[2 antim., ebbe luogo nella galleria di Mondovì, in costruzione lungo la ferrovia da Cuneo a Mondovì, l'incontro delle avanzate fra il pozzo e l'imbocco Cuneo. Il tracciato, il piano e la misura riuscirono perfettamente.

È incominciata la posa dell'armamento, a partire da Cuneo, per i primi tre tronchi della ferrovia da Cuneo a Mondovì fino alla fermata di Roccadebaldi e trovansi già in provvista la ghiaia per la massicciata e le traverse di legno.

Ferrovia di circonvallazione di Milano. — La Direzione della Rete Mediterranea, alla quale fu affidata dal Governo la costruzione della linea di circonvallazione di Milano, ha già provveduto ai relativi appalti, e presto Milano potrà godere i vantaggi di quel nuovo potente aiuto al suo commercio, che dopo l'apertura del Gottardo prese uno sviluppo sensibilissimo.

La stazione di P. Romana, come emerge dai piani approvati, avrà un'ampiezza grandissima; la sola sede della stazione propriamente detta, occuperà metri quadrati 160,000 circa, superiore di molto all'area occupata da quella di Porta Garibaldi.

Perchè quella ferrovia sia più proficua agli stabilimenti industriali e ai magazzini di deposito fu tracciata quasi a livello dei circostanti terreni, facendo invece sovrapassare le strade provinciali e comunali (Corso Lodi, Strada provinciale per Pavia, ecc.). Potranno quindi gli stabilimenti, che non mancheranno di sorgere in prossimità, avere i raccordi colla stazione, e la Direzione della Mediterranea ha provveduto a ciò con opportuni binarî morti, che anzi, volle, con un'ultima modificazione al progetto, aumentare appunto per meglio seguire lo sviluppo industriale e commerciale che accenna a prendere quel quartiere.

Ferrovia Velletri-Terracina. — Lunedì scorso, in una delle sale del Campidoglio, gentilmente concessa dal sindaco di Roma, si sono riuniti, in seguito ad invito del sindaco di Terracina, tutti i sindaci interessati nella costruzione della linea Velletri-Terracina, passando per Piperno-Sparanisi-Gaeta, allo scopo di far premure presso il Governo per la sollecita costruzione della ferrovia suddetta.

Si è aperta l'adunanza con acconcie parole del sindaco di Terracina, signor Luigi Risoldi, il quale in seguito è stato confermato presidente della adunanza.

Dopo lunga discussione si è votato il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea dei rappresentanti dei Comuni interessati, deplorando che finora, per le due linee Terracina-Velletri e Sparanisi-Gaeta, non siano state eseguite le leggi del 1879 e del 1882, fa voti al Governo perchè tali leggi sieno per le linee anzidette sollecitamente osservate.

« Nomina una Commissione permanente, la quale, presi gli accordi opportuni coi rappresentanti dei collegi politici interessati, faccia tutte le pratiche necessarie per ottenere tale esecuzione ».

La Commissione fu composta dei sindaci di Terracina, Velletri, Cori, Sezze, S. Felice Circeo, Gaeta, Formia, Maringola e Sessa Aurunca.

Erano presenti all'adunanza gli on., senatore Berardi ed i deputati Bonomo, Grossi, Testa, Narducci, Ellena, Menotti-Garibaldi, A. Baccelli, Rosano, Tomassi e Balestra.

In conformità alla decisione presa dalla assemblea, la Commissione incaricata fu poi, insieme ai deputati Bonomo, Narducci, Testa e Balestra, ricevuta dall'on. Ministro dei LL. PP.

L'on. Bonomo, con chiare parole, ha esposto lo scopo della visita ed ha chiesto, a nome delle popolazioni interessate, al Ministro un serio provvedimento per la più sollecita esecuzione delle linee suddette, già votate con le leggi 1879 e 1882.

Il ministro gentilmente ha risposto ch'egli, più di qualunque altro, comprendeva la necessità di coteste linee, ma nulla per ora poteva fare. Nel novembre prossimo avrebbe presentato al Parlamento un progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie, e in quella legge le linee Velletri-Terracina e Sparanisi-Gaeta occuperebbero il primo posto.

Dopo ciò, la Commissione incaricata si è riunita nella sala della Deputazione provinciale e si è costituita in Comitato permanente, nominando a presidente onorario il duca Leopoldo Torlonia, a presidente effettivo il signor Luigi Risoldi, sindaco di Terracina, ed a segretario il sindaco di Piperno, cav. Rocco Miccinilli.

Ferrovia Chivasso-Casale. — Questa nuova ferrovia, come abbiamo annunziato, venne aperta al pubblico servizio fin dal 30 aprile scorso, senza feste di inaugurazione. Però dietro invito fatto dall'ingegnere direttore dei lavori, cav. Michelangelo Cuniberti, anche a nome di tutto il personale tecnico, giovedì ebbe luogo non una vera inaugurazione, ma una festa molto più geniale, cioè una corsa di piacere in treno speciale lungo la nuova linea.

Il treno composto di sole vetture di prima classe, e nelle quali prendevano posto numerosi invitati, partiva da Torino, stazione di Porta Susa, alle ore 8 e 15 antimeridiane. Facendo brevi fermate alle varie stazioni per accogliervi altri invitati, giungeva a Casale alle ore 10 e 40.

Dopo una gita a passo di corsa nella città, la comitiva risalì sul treno speciale alle ore 11 e 30 per far ritorno a Crescentino, dove sotto il capannone sul piano caricatore della stazione erano state imbandite le mense per la refezione offerta agli invitati, quasi un centinaio.

Il locale del banchetto era stato elegantemente addobbato ed adorno di bandiere e trofei formati con picozze, pale ed istrumenti geodetici, le armi della civiltà e del progresso.

Tralasciando di riferire i dettagli ed i vari discorsi pronunciati, ci limiteremo a riportare per l'interesse tecnico le parole pronunciate dall'egregio ing. cav. Cuniberti, direttore dei lavori della linea. Egli rivolse un ringraziamento a coloro che intervennero a questa festa, che ben si può chiamare la vera festa del lavoro. Mandò ringraziamenti ai prefetti, ai sindaci, agli ufficiali governativi, all'ingegnere capo del genio civile di Torino, pure presente al banchetto, ed all'Amministrazione della Mediterranea, per il compiacente aiuto di cui furono larghi verso i costruttori della nuova strada ferrata. Ringraziò il personale tecnico, gl'ingegneri, assistenti ed operai per la

loro lodevole ed efficace cooperazione al compimento dei lavori.

Dopo ciò espose i seguenti dati tecnici:

Lunghezza da Chivasso e Casale-Popolo, kilom. 45,009 — Lunghezza da Chivasso a Casale Centrale, kilom. 48,400 — Tratte in pendenza inferiori al 4 per 0|00, kilom. 30,924 — Tratte in pendenza fra il 4 ed il 6 per 0|00, kilom. 3,130 — Ponticelli, acquedotti, sifoni, ecc., in muratura n. 213 — Travate in ferro per ponticelli n. 12 (fabbricati della Società Nazionale di Savigliano) — Travate per il ponte sul Canale Cavour (lunghezza m. 38,10; fabbricate dalla Società Anonima Ausiliare di Torino).

Ponte a doppio uso sulla Dora Baltea al passo di Sant'Anna. — Lunghezza m. 164, larghezza fra i parapetti esterni m. 10,90; 7 archi ribassati, corda m. 18,20, saetta m. 3,06; profondità delle fondazioni sotto il piano di risega m. 11,00; coronamenti in sienite della Balma; murature in mattoni di Torazza.

Appaltatori di tutti i lavori del 1° tronco: Cucco Giuseppe fu Pietro — Appaltatore di tutti i lavori del 2° e 3° tronco: Mantegazza ing. cav. Emilio — Appaltatore di tutti i meccanismi fissi: Società Nazionale Officine Savigliano.

Fornitore delle rotaie: Società Alti Forni Acciaierie di Terni — Fornitore delle stecche e piastre: Ratto Gerolamo di Prà — Fornitore dei ramponi e chiavarde: Filippo Tassara di Voltri — Fornitore degli scambi: Società Anonima Ausiliare di Torino — Fornitore di bilancie a ponte: Opessi di Torino.

Somme stanziate in bilancio od offerte in concorso volontario L. 7,200,000 circa.

Spesa incontrata per l'intera linea inferiore a lire 4,000,000.

Termine per l'apertura all'esercizio 31 dicembre 1887 (Legge 1879).

Apertura al pubblico servizio 30 aprile 1887.

E così osservò l'oratore, mentre si avrebbe avuto un attivo di 7,200,000 lire, si spesero per la costruzione dell'intiera linea meno di quattro milioni, e si anticipò di otto mesi l'apertura al pubblico servizio (*applausi*). E dopo d'aver notato che tutte le forniture furono affidate all'industria nazionale, osservò in special modo che le rotaie somministrate dalle Acciaierie di Terni sono forse le prime che siansi costrutte nel nostro paese; ciò che segna un nuovo trionfo per l'industria italiana.

Infine l'ing. Cuniberti fece voti perchè la nuova linea possa venir presto raccordata con quella di Mortara, cioè mediante un piccolo tratto di appena 1600 metri tra Casale-Popolo e Terranova; giacchè con questo raccordamento, che importerebbe la spesa di sole 160,000 lire, si potrebbe ottenere una seconda linea fra Torino e Milano, più breve dell'attuale.

Terminò augurandosi che il nuovo mezzo di trasporto possa far crescere nuove industrie e nuovi commerci fra queste benemerite popolazioni, educate al culto della libertà e del progresso (*applausi vivissimi*).

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nella sua seduta del 16 corrente, il Consiglio d'amministrazione della Compagnia del Gottardo ha risolto di convocare gli azionisti in assemblea generale il 27 giugno, di proporre un dividendo del 3 1|2 per cento e la costruzione del secondo binario, d'accordo col Consiglio federale, entro il periodo massimale di dieci anni.

— Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.) fu nello scorso mese di aprile il seguente: Passaggieri trasportati 83,600 (1886, aprile: 90,801), introito fr. 340,000 (fr. 385,588.70); bagagli e cadaveri, tonnellate 350 (tonn. 439), introito fr. 36,900 (fr. 46,988.18); bestiame, capi 1430 (capi 1464), introito fr. 6100 (franchi 5,317.31); merce trasportata tonn. 53,100 (tonn. 41374); introito fr. 577,000 (fr. 531,753 33). Introito complessivo fr. 960,000 (fr. 969,647.52), ossia fr. 3609.02 (fr. 3645.29) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale di esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state durante il passato mese di aprile di fr. 375,000 (1886, aprile: fr. 390,121.16), ossia di franchi 1409.77 (fr 1466.62) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 585,000 (franchi 579,526.36).

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio federale Svizzero ha mandato al Governo italiano col mezzo del signor Bavier, suo ministro a Roma, una Nota relativa al valico del Sempione.

Con essa il Governo della Confederazione domanda all'italiano di dichiarare se sarebbe disposto, nel caso in cui gl'interessati giungessero ad assicurare il traforo del Sempione, a costruire il tronco di ferrovia da Domodossola all'imboccatura del tunnel, per modo che detto tronco (la cui lunghezza sarebbe d'una ventina di chilometri) sia aperto all'esercizio contemporaneamente alla grande galleria.

Tale domanda si fonda sull'art. 13 del Trattato Italo-Svizzero; il quale dice che i due paesi faciliteranno la costruzione di ferrovie d'interesse comune; e sulle dichiarazioni contenute in una lettera che, in data 23 maggio 1877, l'in allora Ministro degli esteri, Melegari, diresse al rappresentante svizzero. In questa lettera, che fu ripubblicata anche di recente, il Governo italiano s'impegna formalmente a costruire le linee d'accesso al Sempione. Difatti la linea da Gozzano a Domodossola, che si sta costruendo, è intitolata così nelle leggi che vi si riferiscono, come nei bilanci dei lavori pubblici: *Linea d'accesso al Sempione.*

Ferrovie inglesi. — Il progetto di legge pel regolamento delle strade ferrate in Inghilterra, che venne presentato da Mr. Channig, Mr. Arthur Arland, M. Broadhurst, Mr. Fenwick, Mr. John Ellis, Mr. Charles Parker, Mr. Iacoby e Mr. Lawson, stabilisce che il *Board of Trade* avrà facoltà di obbligare le Compagnie ferroviarie a prendere le seguenti disposizioni dentro un limite di tempo stabilito dalla legge medesima:

a) Adottare su tutte le loro linee il *block system;*

b) Provvedere pel collegamento degli scambi e dei segnali;

c) Munire tutti i treni passeggeri di freni continui, che corrispondano alle condizioni già determinate dal *Board of Trade*, e tutte le locomotive per treni di merci e minerali d'un freno potente e attivo;

d) Munire tutti i veicoli per merci e minerali di apparecchi perfezionati per l'accoppiamento dei veicoli, in modo che gli uomini non debbano entrare fra i veicoli stessi;

e) Fornire a tutti i treni passeggeri un modo efficace di comunicazione fra i passeggieri, il capo-treno e il macchinista, collocare in tutte le vetture montatoi continui, e adottare un'altezza media per le piattaforme delle vetture stesse, tale che l'entrare e l'uscire ne sia reso più sicuro;

f) Provvedere spazio e comodità sufficiente per la sicurezza degli inservienti sulle linee, e negli opifici della Compagnia, ogniqualvolta l'ispettore del *Board of Trade* riferisca che il lavoro non può proseguire altrimenti senza pericolo di disgrazie;

g) Costrurre ponti, passaggi o passerelle alle stazioni e ai passaggi a livello, quando l'ispettore lo creda opportuno.

Le Compagnie ferroviarie che non obbediscano a tali disposizioni del *Board of Trade* nel limite stabilito, saranno sottoposte a una multa non superiore a 20 sterline al giorno, finchè non si sia riparato all'inconveniente. Quando qualcuno degl'impiegati d'una Compagnia ferroviaria, il cui uffizio includa la sicurezza dei treni, dei passeggeri o degl'inservienti, debba lavorare più di 12 ore di seguito, o ripigliare il lavoro senza un riposo di 9 ore, ciò dovrà risultare da un elenco mensile presentato dalla Compagnia al *Board of Trade*, specificando le date, il numero degli uomini e il numero delle ore di servizio. In difetto della presentazione di quest'elenco, la Compagnia andrà

sottoposta ad una multa non superiore a 5 lire sterline per ogni giorno di ritardo.

Ferrovie Serbe. — Il Governo Serbo ha deciso di adottare il binario d'un metro per le nuove linee da costruirsi. Il binario normale non sarà richiesto che per le due linee internazionali, Belgrado verso Costantinopoli e Belgrado verso Salonicco.

La Società delle ferrovie Serbe, che costrusse queste due linee, ha fatto ora delle proposte al Governo per l'esecuzione della rete complementare con binario ridotto. Essa propone di rinunciare, tutto od in parte, alla garanzia di interessi accordata dallo Stato alle arterie principali e di riportare questa garanzia sulla nuova rete. Una delle linee secondarie di cui è chiesta la concessione segue la vallata del Timok.

Ferrovie egiziane. — Il rapporto di sir Drummond Wolff sull'Amministrazione dell'Egitto dice, per quanto concerne le ferrovie, che le spese d'esercizio delle linee sono state da parecchi anni inferiori alla media delle spese di esercizio delle ferrovie europee, ma che questa cifra poco elevata la si deve al fatto di aver lasciato il materiale in uno stato deplorabile di deperimento. Siccome non si poteva prestabilire nessuna spesa, così non si fece più nulla pel mantenimento della via, per lavori e per la riparazione del materiale ruotabile. Ora, per assicurare il servizio, necessita di eseguire lavori per una somma di 161,500 lire sterline e di fare delle riparazioni. Il materiale mobile è in uno stato quasi inservibile.

Secondo le conclusioni di questo rapporto, le ferrovie egiziane sono suscettibili di un grande sviluppo mercè una forte riduzione delle tariffe, locchè aumenterebbe le rendite dello Stato, accrescerebbe i profitti dell'industria, darebbe un maggior valore ai terreni e procurerebbe altri importanti vantaggi.

Il bilancio di un disastro ferroviario in America. — Il giornale *Railway-Age* di Chicago riferisce nel seguente modo il bilancio di una fra le tante catastrofi succedute, senza aggiungere alcuna parola di commento, come se si trattasse di un fatto preventivato e naturalissimo, ciocchè caratterizza ognor più i singolari costumi transatlantici, assolutamente diversi dai nostri.

« L'agente speciale Hinsey, della ferrovia Chicago-Milwaukee e S. Paolo, incaricato di intendersi colle vittime del disastro accaduto all'*express* di Rio (Stati Uniti), per le indennità d'accordarsi alle medesime, ha completato il pagamento di tali indennità, che furono tutte stabilite amichevolmente, senza bisogno di ricorrere ai tribunali ed in *modo soddisfacente per tutte le parti.* La somma totale di questa indennità ammontò a 64,616 dollari, ripartita come segue: Perdita di sedici vite umane, 46,550 dollari; perdita di merci e bagagli, 13,316 dollari; ferite ricevute dai superstiti del disastro, 4,750 dollari ».

Sedici vite umane... 46,550 dollari, cioè 14,546 lire it. e cent. 85 per ogni esistenza!

Notizie diverse

I grandi canali. — Il Bullettino della Società internazionale del Canale di Corinto dà buone notizie sullo stato dei lavori.

Questi sono continuati regolarmente.

Malgrado le feste e varii giorni di pioggia si è potuto mantenere la media della estrazione a 6000 metri per ogni giornata di lavoro. Un decreto reale ha concesso alla Società la proroga del termine necessario al compimento dei lavori. D'altra parte, i rapporti degl'ingegneri incaricati di studiare le proposte dell'ingegnere in capo, saranno finiti fra pochi giorni. Essi daranno luogo a decisioni importanti da parte del Consiglio.

— Nello Stato di Colombia, dove si eseguisce il Canale di Panama, si fanno dei preparativi considerevoli per approfittare, per quanto è possibile, dell'impianto della grande via interoceanica.

Si legge a questo proposito nel Bullettino della Società del Canale di Panama che i lavori delle ferrovie colombiane entreranno quanto prima nel periodo d'esecuzione. Un gruppo influente di finanzieri inglesi e francesi essendosi riunito ai concessionari, sembra assicurato il successo a questa grande intrapresa. Le prime spedizioni di materiale si farebbero nel mese di giugno prossimo. Queste ferrovie costeranno circa 300 milioni di lire e si estenderanno per una lunghezza di 13,000 chilometri.

— Si annunzia da Pietroburgo essere stata decisa la costruzione di un grande canale che congiunga il bacino del Duwa con quello del Dnieper e stabilisca una diretta comunicazione fluviale tra le due città di Riga nel mare Baltico e di Kremontschug sul Dnieper, separate da una distanza di circa 700 miglia inglesi pari a Km. 1196.

— Il grande canale, destinato a riunire il Baltico al mare del Nord, sarà solennemente inaugurato a Kiel il giorno 5 del giugno prossimo, alla presenza dell'imperatore di Germania, di parecchi principi tedeschi, del principe di Bismarck, delle rappresentanze del Reichstag tedesco e del Landtag prussiano.

La trazione elettrica nel Belgio. — La trazione elettrica dei tramwai entra in una nuova fase. Gli esperimenti fatti da due anni dalla Compagnia l'*Electrique* a Bruxelles hanno deciso la Società dei tramwai di quella città ad adottarne il sistema su due delle sue linee e a farne un servizio momentaneo, ma ad un servizio fisso e continuo.

Gl'ingegneri che hanno studiato ed eseguito il progetto sono i signori Michelet, Nunnenberg e Van Vloten, cui devesi uno dei più grandi impianti di trazione elettrica che si abbia oggi.

Questo impianto comprende due caldaie multitubolari, un motore Waelschaerts di 150 cavalli, che mediante una trasmissione per funi, mette in moto 4 dinamo capaci di 200 a 500 volte ciascuna, con una intensità media di 30 ampères.

Le 4 dinamo sono di tipi differenti, e saranno studiate comparativamente con cura. Due di esse non presentano particolarità: sono macchine di Patterson (Londra) e di Schukert (Nuremberg) con movimento regolabile a mano. La terza è una Gramme di Jaspar (Liegi), mossa da una macchina separata e destinata a dare una corrente continua. La quarta è di nuovo sistema.

È una macchina multipolare Leon Gerard, che all'esterno somiglia la dinamo dell'impianto per la illuminazione elettrica del Grand Hôtel.

Questa macchina ha due anelli ed è a movimento multiplo. Essa deve fornire automaticamente da 200 a 500 volte, secondo il numero di accumulatori che si dovranno caricare.

La sala della dinamo è intonacata di asfalto, in modo da evitare gli inconvenienti che si hanno negli impianti di accumulatori. Il locale delle caldaie, quello del motore e quello della dinamo formano un corpo di fabbrica separato dalla sala degli accumulatori. Quando la vettura torna dopo il servizio, essa si ferma davanti il banco di caricamento, e gli accumulatori vengono estratti dai due lati di essa, spinti su due piani e da questi su delle linee provviste di piccoli rulli, sulle quali avviene il caricamento: le casse caricate si portano via con manovre inverse, e usando altri piani per il trasloco. Uno dei grandi scogli della trazione elettrica per accumulatori, la rottura degli elementi, è stato evitato mediante una ingegnosa disposizione.

Per contrario, la disposizione della vettura e degli apparecchi di aggruppamento degli accumulatori (commutatori ed invertitori) pare abbastanza primitiva.

Questo esperimento fatto su vasta scala permetterà di giudicare il valore industriale dei nuovi accumulatori Julien. Avrà pure speciale importanza per studiare il funzionamento della dinamo a forza elettro-motrice media, il cui impiego andrà aumentando.

Un ponte sul Mississipì. — L'ingegnere tedesco Saller sta eseguendo i lavori preliminari per la costru-

zione d'un ponte sul fiume Mississipì, presso la città di Menfi.

Questo ponte, che congiungerà le sponde del più grande fiume dell'America settentrionale, avrà una lunghezza di oltre 700 metri, e verrà costruito per conto di una Società di capitalisti di Menfi.

Le maggiori difficoltà consistono nel gettarne le fondamenta presso la sponda di Arkansas.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il 21 maggio 1887:

Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 782
» »	Mediterranee	» 617,50
» »	Sicule	» 595
» »	Sarde (preferenza)	» 290
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 410
» »	Gottardo	» —
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 552,50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 308
» »	Monte Cenere	» —
» »	Novara-Seregno	» 256,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 318,50
» »	» 2ª emiss.	» 320
» »	Centrale Toscana	» 538
» »	Meridionali	» 326
» »	Sarde, serie *A*	» 321
» »	» serie *B*	» 324,50
» »	» 1879	» 325,50
» »	Pontebba	» 489
» »	Nord-Milano	» 285.50
» »	Meridionali Austriache	» 303,50

CONVOCAZIONI.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — Adunanza generale degli azionisti presso la Sede di Palermo il 25 giugno p. v., alle ore 1 pom.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. — Assèmblea generale degli azionisti pel 15 giugno p. v., alle ore 12 merid. in Firenze, nel palazzo della Società. (Vedi pagine *Annunzi*).

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Provincia di Parma (26 maggio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto del mantenimento ordinario pel novennio 1° gennaio 1888 a tutto dicembre 1896 del tratto di strada provinciale dalla Crocetta dell'Emilia al ponte sul Taro al Martorano (mt. 13,436). Importo ridotto L. 4564.75. (Vedi N. 17 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Torino (26 maggio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere di sistemazione del tronco di strada provinciale Carmagnola-Villastellone. Importo L. 87.000 — cauzione provvisoria L. 4500 — cauzione definitiva L. 9000. Fatali, 10 giugno p. v. alle ore 10 ant.

Direzione delle costruzioni navali 1° Dipartimento (28 maggio, ore 12 meridiane fatali) — Appalto per la fornitura della R. Marina nel 1° Dipartimento marittimo durante l'anno finanziario 1887-1888 di metalli diversi. Importo ridotto L. 45,930.42. (Vedi N. 18 del *Monitore*).

Municipio di Roma (31 maggio, ore 11 ant., definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti all'apertura ed alla costruzione del viale sud della passeggiata Flaminia, con imbocco sulla via omonima fino alla località del tiro a segno nei prati di Acquacetosa: si ottenne il ribasso del 5 0[0, oltre quello di L. 42 0[0, cosicchè l'asta sarà aperta sulla somma di L. 137,750. (Vedi N. 16 del *Monitore*).

Congregazione di Carità di Suzzara (31 maggio, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti alla costruzione di un ospedale a padiglioni (lotto unico). Importo L. 86,893.60. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva L. 12,000. Lavori compiuti in 300 giorni. Fatali 20 giugno, ore 11 ant.

Comune di Altamura (31 maggio, ore 10 ant., 2ª asta per diserzione del 1° incanto). — Appalto per la costruzione e sistemazione della strada vicinale Carpentino. Importo L. 56,043.28. (Vedi N. 18 del *Monitore*).

Comune di Teramo (31 maggio, ore 11 ant. definitivo). — Appalto per l'eseguimento di tutte le opere e provviste per la sistemazione e lastricatura del corso S. Giorgio e del corso di Porta Reale in Teramo. Importo ridotto L. 79,306.11. (Vedi N. 17 del *Monitore*).

Prefettura della Provincia di Terra di Lavoro (31 maggio, ore 12 meridiane fatali). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Casino-Transi al Garigliano della strada comunale obbligatoria Mondragone verso Sessa (m. 12000). Importo ridotto L. 152,675.50. (Vedi N. 18 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare in Milano (31 maggio, ore 10 antimeridiane, unico e definitivo). — Costruzione di una tettoia a due piani per ricovero di carreggio e bardature in consegna al 4° reggimento artiglieria in Cremona. Importo L. 140.000. Lavori compiuti in giorni 180. Cauzione L. 4000.

Consorzio stradale di Conegliano-Tarzo-Lago in Tarzo (1° giugno p. v., ore 10 ant., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto della costruzione degli ultimi due tronchi della strada comunale consorziale obbligatoria Conegliano-Tarzo-Lago. Importo lire 123,919.17 (Vedi N. 16 del *Monitore*).

Città di Genova (3 giugno, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto della manutenzione ordinaria quinquennale degli stabili municipali per l'importo di L. 75,000. Cauzione L. 15,000. Deposito per spese L. 3000. Fatali 18 giugno.

R. Prefettura della Provincia di Molise (6 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria dei Comuni di S. Angelo del Pesco e Castel del Giudice, dall'incontro delle comunali di Capracotta e Pescopennataro alla provinciale Sangrina, della lunghezza di metri 4880. Importo L. 47,000. Lavori ultimati in sette anni. Cauzione provvisoria L. 2400, definitiva 4700. Fatali da stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (6 giugno, ore 12, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione ed arginatura del 1° tronco del fiume Aterno, compreso fra la casetta del canonico Silvestri, sotto Vittorito, e la confluenza del Sagittario nel tenimento di Vittorito, Pentima e Popoli, per la lunghezza di metri 4,365. Importo ridotto L. 105,209.29.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lecce (8 giugno, ore 10 antim., fatali). — Appalto della quinquennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892) delle opere, gru e gavitelli e per l'estirpamento delle alghe nel porto di Brindisi. Importo ridotto L. 144,010.50 (V. N. 14 e 18 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Piacenza (11 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto della costruzione di una tettoia a due piani per ricovero di materiali del Genio in Pavia per l'ammontare di L. 75.000. Cauzione L. 7500. — Lavori compiuti in giorni 200.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera del ponte metallico sul *Porciume* per conto della Provincia di Catanzaro.

Municipio di Alfonsine. — L'appalto per la manutenzione delle strade, nell'asta del 2 maggio in Alfonsine (Mun.), fu aggiudicato al signor Bezzi Giovanni, domiciliato a Piangipane (Ravenna) per L. 71,700 (Vedi N. 14 del *Monitore*).

Municipio d'Aquila. — L'appalto per la costruzione di 2 varianti strada nazionale num. 47 dalla ferrovia di Sassa Tornimparte alla porta Romana di Antrodoco, nell'asta del 7 maggio ad Aquila (Pref.), fu aggiudicato al signor Pasquale Fesso, domiciliato a Borgovelino, per la somma di L. 41,803.90. (Vedi N. 14, 17 del *Monitore*).

Municipio di Cagliari. — L'appalto per l'erezione a nuovo parte del palazzo provinciale, nell'asta del 5 maggio a Cagliari (Dep. Prov.), fu aggiudicato al sig. Saddi Pietro di Raffaele, domiciliato a Quartu Sant'Elena, per la somma di L. 59,502.34. (Vedi N. 7, 10, 14, 17 del *Monitore*).

Municipio di Genova. — L'appalto per l'apertura di diverse strade di circuizione all'ospedale di S. Andrea, in Carignano, nell'asta del 12 maggio a Genova (Mun.), fu aggiudicato al signor Ramorino Nicolò fu Bartolomeo, domiciliato a Sampierdarena, per la somma di L. 573,709.50. (Vedi N. 16 del *Monitore*).

Municipio di Pavia. — L'appalto per la demolizione e ricostruzione della dogana, nell'asta dell'8 maggio a Pavia (Intend. di Finanza), fu aggiudicato al signor Barone Gaetano, capomastro, domiciliato a Pavia, per L. 126,436.10. (Vedi N. 14 e 18 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pesaro. — L'appalto op. provv. occ. costruzione di ponte in muratura sul torrente Burano presso Cagli, ecc., nell'asta del 10 maggio, andò deserto, rimanendo quindi definitivamente aggiudicato al sig. Sanchini Andrea per L. 95,223.52. (Vedi N. 10, 15 e 17 del *[M]onitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Verona. — L'appalto op. provv. occ. sistemazione fiume Adige, argine nell'interno della fortezza di Legnago, nell'asta del 10 maggio, andò deserto, rimanendo quindi definitivamente aggiudicato al signor Valentini Pietro per L. 157,661.76. (Vedi N. 14 del *Monitore*).

Municipio di Roma. — L'appalto per l'ampliamento abitazione fanalisti al faro di Anzio, nell'asta del 2 maggio a Roma (Pref.), fu aggiudicato al signor Pirapoli Gaetano, domiciliato a Roma, via Labicana, 16, per L. 8865. (Vedi N. 11 del *Monitore*).

Municipio di Sassari. — L'appalto per la costruzione 2° tronco strada prov. del Taloro con gran ponte in muratura, nell'asta del 9 maggio a Sassari (Dep. Prov.), fu aggiudicato al signor Raimondi Francesco, domiciliato a Sassari, via Concie Vecchie, n. 10, per la somma di L. 105,480.83. (Vedi N. 11 e 18 del *Monitore*).

Direzione del 1° Compartimento marittimo di Spezia. — L'appalto per la fornitura di 7 barche di ferro omogeneo per trasporto viveri, nell'asta del 12 maggio a Spezia (Dir. Costr. Nav. Dip. Mar.), fu aggiudicato: il 1° lotto (3 barche per Spezia) alla ditta Henfrey di Pertusola, col rib. del 25.12 0[0; il 2° lotto (2 barche per Napoli) all'Impresa industriale italiana di Napoli, col rib. del 9.95 0[0; il 3° lotto (2 barche per Venezia) alla Società Veneta di Treviso, col rib. del 9.65 0[0. (Vedi N. 18 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico *dal 1° al 10 maggio 1887.*

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	505 — 4532	280 — 4286	246	—
Media in esercizio	4414	4223	191	—
Viaggiatori	1.347.847 05	1.235.454 92	112.392 13	—
Bagagli e Cani	70.070 26	66.869 27	3.200 99	—
Merci a G. e P. V. accelerata	332.407 45	276.621 37	55.786 08	—
Merci a P. V.	1.660.331 72	1.475.003 79	185.327 93	—
TOTALE	3.410.656 48	3.053.949 35	356.707 13	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 10 maggio 1887.*

Viaggiatori	38.246.790 15	36.268.828 06	1.977.962 09	—
Bagagli e Cani	1.895.728 35	1.806.071 68	89.656 67	—
Merci a G. e P. V. accelerata	9.074.936 91	8.739.957 75	334.979 16	—
Merci a P. V.	47.324.820 48	45.269.289 95	2.055.530 53	—
TOTALE	96.542.275 89	92.084.147 44	4.458.128 45	—

Prodotto per chilometro.

della decade	752 57	712 54	40 03	—
riassuntivo	21.871 83	21.805 39	66 44	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Marzo 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	10.465 25	567 50	11.032 75
Torino-Lanzo	» 32	29.073 00	11.018 65	40.091 65
Settimo-Rivarolo	» 23	10.511 55	11.331 30	21.842 61
Santhià-Biella	» 30	26.023 18	20.162 65	46.185 83
Fossano-Mondovì	» 24	3.619 45	397 35	4.016 80
Sassi-Superga	» 3	1.946 40	—	1.946 40
TOTALE		81.638 83	43.477 45	125.116 28

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 1° al 10 Maggio 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	4.219 40	13.124 85	1.201 95	9.091 15	1.248 35	3.762 55	3.520 55	4.855 25	8.534 30	1.766 50	628 15
Bagagli	78 70	252 40	25 15	243 20	10 05	66 55	1 85	22 00	42 15	17 00	23 00
Merci Gr. Velocità	300 10	1.121 25	98 70	587 55	165 20	229 60	11 15	56 65	108 50	35 40	—
Id. Picc. Vel. Acc.	47 00	909 70	—	40 40	—	122 45	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	3.817 30	7.676 00	1.030 55	4.250 65	1.667 10	1.570 60	256 25	244 90	874 90	437 85	—
Totali	8.462 50	23.084 20	2.356 35	14.212 95	3.090 70	5.751 75	3.789 80	5.178 80	9.559 85	2.256 75	651 15

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER** e **C.**

Officine: **BARRIERA DI LANZO — Torino**

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »

BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI

BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881 Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145.670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia e Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

SOCIETÀ ITALIANA

CEMENTI E CALCI IDRAULICHE

BERGAMO

Capitale sociale versato Lire 2,500,000.

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, PRADALUNGA, COMENDUNO. PALAZZOLO SULL'OGLIO, VITTORIO (VENETO), NARNI (UMBRIA), OZZANO MONFERRATO, SENIGALLIA

Premiata alle principali Esposizioni Nazionali ed Estere.

MARCA DI FABBRICA

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di Portland artificiale e naturale; di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acqua e decorazioni

Prezzi e condizioni di tutta convenienza.

Produzione annua oltre UN MILIONE di quintali - Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

AVVERTENZA. — I prodotti di questa Società portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili impressa la marca di fabbrica, regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso, senza il quale contrassegno i consumatori non possono essere garantiti di acquistare i prodotti provenienti dalle Officine della Società stessa.

Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima sedente in Firenze. Capitale L. 230 milioni interamente versato.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si porta a conoscenza dei signori azionisti che, per deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione nell'adunanza delli 12 maggio 1887, a norma dell'art. 25 degli statuti sociali, è convocata pel giorno 15 giugno prossimo, a mezzodì, in Firenze, nel palazzo della Società (già Gherardesca), in via Pinti, n. 93, l'assemblea generale degli azionisti.

Ordine del giorno:

Bilancio del Consiglio di Amministrazione;
Bilancio consuntivo dell'anno 1886, preventivo del 1887 e deliberazioni relative;
Modificazioni al regolamento per la Cassa Pensioni Meridionale;
Nomina di consiglieri di amministrazione;
Nomina dei sindaci e dei supplenti;

Il deposito delle azioni, prescritto dall'articolo 22 degli statuti, potrà essere fatto dal 30 maggio corrente al 4 giugno successivo:

a **Firenze,** alla Cassa centrale della Società ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a **Napoli,** alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
a **Torino,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a **Genova,** alla Cassa Generale ed alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a **Milano,** alla Banca di Credito Italiano;
a **Livorno,** alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
a **Roma,** alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a **Ancona,** alla Cassa della Direzione dell'esercizio;
a **Bologna,** alla Cassa della Direzione dell'esercizio;
a **Parigi,** alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale ed alla Banca di sconto di Parigi;
a **Londra,** presso i signori Baring Brothers e Comp.

Firenze, li 13 maggio 1887. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, del 16 corrente, N. 115 (Supplemento), e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

FABBRICA DI LIME E CHIODI

BASADONNA e PASTORI

TORINO, *Corso S. Martino, 2,* **TORINO.**

AUG. COURTIAL

TORINO — VIA STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA VIA NIZZA) — TORINO

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMVIE

ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO

ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO

PREMIATO ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO 1884.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX — Sabato, 28 Maggio 1887 — NUM. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *I mille chilometri.* — *Ferrovia Torino-Rivoli: dati statistici sull'esercizio* 1886. — *Ponte girevole di Taranto.* — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Guida degli Azionisti.* — *Avvisi d'Asta.* — *Annunzi.*

I MILLE CHILOMETRI

Nella seduta della Camera dei deputati del 23 corrente venne iniziata la discussione del bilancio 1887-88 del Ministero dei lavori pubblici, di cui abbiamo pubblicato nel precedente numero gran parte della elaborata Relazione dell'on. Romanin Jacur. Il bilancio fu approvato nella successiva seduta del 25 con voti 150 contro 55.

Nella discussione generale, che fu brevissima, l'on. ministro Saracco, rispondendo ad osservazioni dell'on. Mosca circa alla esecuzione della legge pei mille chilometri, espose alcune considerazioni sulla gravità del problema ferroviario, che domina non solo la finanza e l'economia nazionale, ma tutta la nostra vita politica. Egli sostenne la necessità di fare le costruzioni ferroviarie e altre opere pubbliche, ma con quella *misura*, che non si seppe sempre serbare.

Le dichiarazioni dell'on. ministro anche su alcune questioni connesse coi varî capitoli produssero ottima impressione e furono dalla Camera applaudite.

Per norma dei lettori riportiamo il resoconto sommario di quella seduta compilato dalla Presidenza della Camera:

Mosca. Sebbene anche recenti dichiarazioni del Governo non dovrebbero lasciar dubitare che sia data esecuzione alla disposizione della legge 25 aprile 1885 relativa ai nuovi mille chilometri di ferrovie, chiede che, per dissipare ogni dubbio, il Governo voglia sollecitamente pubblicare il riparto di questi mille chilometri; giacchè molte provincie ne attendono il rifiorimento della loro vita commerciale ed industriale.

Saracco, Ministro dei Lavori Pubblici, dichiara che le impazienze delle popolazioni per la pubblicazione del riparto dei mille chilometri non sono punto giustificate, dappoichè passeranno non meno di dieci anni prima che per quelle linee possa inscriversi qualche somma nel bilancio. Assicura che tra non molto la Commissione sarà in grado di presentare al Ministero le sue proposte, e che egli procurerà che i lavori della Commissione stessa siano compiuti prima che si riapra la Camera in novembre, perchè se ne possa tener conto quando si dovrà esaminare tutto il problema ferroviario.

Crede però che se venisse approvata la proposta ch'egli ha introdotto nel disegno di legge che si sta esaminando, con la quale si autorizzerebbe lo Stato ad elevare la sovvenzione da mille a tremila lire, sarebbe di gran lunga agevolato il riparto dei mille chilometri, giacchè scemerebbero assai le domande.

Dichiara che accetta l'ordine del giorno della Commissione del bilancio e che consente con la Commissione stessa nella necessità di considerare la questione dei lavori pubblici, non delle sole strade ferrate, in relazione alle nostre condizioni finanziarie. Bisogna, egli dice, regolare i desiderii a seconda dei mezzi; bisogna pensare che la questione dei lavori pubblici domina la situazione non solo economica, ma politica dell'Italia; ed egli confida che il Parlamento lo aiuterà a vincere le gravi e molteplici difficoltà *(Benissimo).*

Mosca è spiacente che la parola del Ministro abbia troncato la fiducia fin qui alimentata nelle popolazioni intorno all'esecuzione della legge 27 aprile 1885.

Saracco, Ministro dei Lavori Pubblici, non crede che le sue dichiarazioni autorizzino le interpretazioni date ad esse dall'onorevole Mosca; e prega l'onorevole Mosca di aspettare il novembre per accusarlo di non tenere le sue promesse. Egli crede che quella legge debba essere eseguita, e non rimarrebbe al suo posto se credesse che le promesse fatte al Parlamento non dovessero essere mantenute *(Bravo! Bene!)*

Mosca. Si augura che l'avvenire lo autorizzi a modificare il suo giudizio.

FERROVIA TORINO-RIVOLI

DATI STATISTICI SULL'ESERCIZIO 1886

La lunghezza della linea in esercizio al 31 dicembre 1886 era di chilom. 12.

Il materiale mobile in servizio alla detta epoca si componeva di macchine locomotive 4; vetture a viaggiatori 33; vagoni da merce e bestiame 6: in totale 43.

Col detto materiale si fecero, durante l'anno 1886, N. 6,536 treni misti, cioè mediamente N. 17,90 convogli per giorno, con una percorrenza di treni chilometri pari a 77,778.

La composizione media dei convogli fu di 1,01 locomotive, 5,34 vetture viaggiatori, 1,11 vagoni merci.

Le locomotive fecero insieme 79,329 chilometri; le vetture a viaggiatori 415,243 chilometri, ed i vagoni bagagli e merci 86,564 chilometri.

Si trasportarono col detto materiale N. 479,374 viaggiatori, 19 tonnellate di bagagli, 134 tonnellate di merci a grande velocità, e 3,947 tonnellate di merci a piccola velocità.

Il numero dei viaggiatori di 1ª classe fu di 72,201, e di 407,173 quelli di 2ª; con un prodotto per i primi (dedotte le tasse erariali e la tassa di bollo) di L. 44,575.40, e per i secondi di L. 112,161.72; in ragione, cioè, di L. 28.44 0|0 gli uni e di L. 71.56 0|0 gli altri, e di L. 0.62 per ciascun viaggiatore di prima classe, di L. 0.27 per ognuno di seconda, e di L. 0.037 per ogni viaggiatore-chilometro.

La percorrenza dei viaggiatori ascese a 4,191,392 chilometri in totale; di questi 754,976 furono percorsi dai viaggiatori di prima classe, e 3,436,416 da quelli di seconda.

I viaggiatori di prima classe percorsero mediamente chilometri 10,46, e quelli di seconda chilometri 8,44.

La percorrenza delle merci a piccola velocità fu di chilometri 43,401, e la media per tonnellata di chilometri 11,00. Il prodotto totale fu di L. 5,803.21.

Il prodotto d'una tonnellata trasportata fu di L. 1.47, ed il prodotto medio d'una tonnellata-chilom. di L. 0.134.

I prodotti della linea, depurati dalle imposte governative, furono in complesso di L. 163,901.88, e le spese di L. 98,403.03, con un utile quindi a favore della ferrovia di L. 65,498.85, e di L. 33,706.52 a favore del Governo per tasse erariali e di bollo.

Gli incassi della Ferrovia furono di L. 197,608.40, e gli introiti brutti depurati dal bollo e tasse erariali risultano i seguenti:

Viaggiatori	L. 154,403.51
Bagagli e merci a grande velocità	» 770.45
Merci a piccola velocità	» 5,803.21
Prodotti diversi	» 2,924.71
Totale	L. 163,901.88

Le spese d'esercizio della linea, distinte per categoria, vanno così ripartite:

Spesa generale d'amministr. ed esercizio	L. 17,850.31
Sorveglianza e manutenzione	» 30,567.20
Movimento e servizio commerciale	» 15,342.07
Trazione e materiale	» 34,643.45
Totale	L. 98,403.03

Per ogni chilometro di linea esercita si ebbe quindi

un introito di	L. 13,658 49
ed una spesa di	» 8,200.25
cioè un prodotto netto chilometrico di	L. 5,458.24

PONTE GIREVOLE DI TARANTO

In questi ultimi giorni si è inaugurata in Taranto una delle opere più rimarchevoli dell'Ingegneria moderna, ossia il grande ponte-girevole di Taranto, eseguito dall'Impresa Industriale di Napoli, diretta dall'ing. Alfredo Cottrau.

Questo ponte serve a rilegare il così detto mare piccolo col mar grande di Taranto, ossia l'arsenale colla rada, e trovasi fra la nuova e la vecchia Taranto.

Desso è al certo il più bel ponte di tal genere, che vi sia in Italia, e forse anche in Europa, essendo assai più grande ed ardito del famoso ponte di Brest in Francia.

L'idea di questo grandioso manufatto è dovuta al Vice-Ammiraglio F. Acton, il quale quando era Ministro della Marina, aprì un concorso internazionale per realizzare questo suo progetto.

Molte Case costruttrici, sì estere che nazionali, si presentarono a questa gara, ed il progetto approvato dalla Commissione governativa fu quello della Ditta Cottrau di Napoli, sia per l'economia della spesa, che fu rilevante a petto delle previsioni governative, sia per l'eleganza delle forme, sia finalmente per la semplicità dei meccanismi idraulici per la manovra dell'apertura e chiusura del ponte-girevole.

La costruzione del ponte fu dunque affidata all'Impresa Industriale Italiana di Napoli, e gli esperimenti di prova eseguiti nella scorsa settimana, hanno dimostrato che le promesse del programma del concorso internazionale sono state largamente mantenute, ed anzi sorpassate.

Il ponte è lungo 89 metri, ed ha una luce netta di 66 metri fra gli assi di rotazione, in modo che nel canale che rilega il mare grande al mare piccolo possono comodamente incrociarsi due corazzate della dimensione dell'*Italia*. La larghezza del ponte è di metri 6,50.

Negli esperimenti di prova testè compiutisi, la freccia massima col ponte interamente carico fu di 8 centimetri, nel mentre che il Capitolato governativo ammetteva una freccia di 17 centimetri.

La manovra di apertura e chiusura del ponte si è potuta eseguire in soli 5 minuti durante gli esperimenti di prova, ed alla inaugurazione ufficiale, la manovra di chiusura del ponte fu fatta in soli 3 minuti.

Tralasciando di riferire i particolari della festa di inaugurazione, che non poteva riuscire più bella, nè più animata, chiuderemo questi cenni col ricordare che i lavori tutti del ponte di Taranto furono eseguiti dall'Impresa Industriale di Napoli, sotto la direzione dell'egregio cavaliere F. Cugini, maggiore del Genio militare, e del capitano E. Messina, ugualmente del Genio militare.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il Direttore generale delle S. F. del Mediterraneo trovasi in questi giorni a Roma, chiamatovi dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici, per prendere gli ultimi accordi sulla emissione delle obbligazioni ferroviarie e firmare il relativo contratto, al che venne, come riferimmo, autorizzato nell'ultima seduta del Consiglio.

Crediamo sapere che anche le nuove costruzioni, e specialmente la direttissima Roma-Napoli, formino oggetto di conferenze e trattative fra l'on. Ministro e il comm. Massa.

La Convenzione per la emissione delle obbligazioni ferroviarie venne infatti firmata mercoledì.

L'operazione è assunta da due distinti gruppi rappresentati: l'uno, dalla Società di Credito Mobiliare italiano, alla quale si rannodano le Case Baring e Hambro con la loro clientela, alcune Banche e Case germaniche di primo ordine e alcune ottime Banche svizzere; l'altro della Banca generale, alla quale fanno capo varie Case e Banche germaniche, pure di primo ordine, e una buona parte di reputatissime Banche e Case svizzere.

La Banca Nazionale, rappresentata dal suo Direttore generale, ha preso una media parte nel sindacato. Essa lo presiede e tiene la contabilità delle operazioni. La Banca è e sarà l'interprete del sindacato verso il Ministro delle fi-

nanze e l'anello di congiunzione fra l'uno e l'altro. La sua preponderanza è specialmente morale; essa è stata pienamente consentita dai cointeressati nazionali ed esteri.

La prima emissione sarà limitata a 215 milioni e verrà fatta in Italia, in Inghilterra, nel Belgio, in Olanda, nella Svizzera e nella Germania. Non può essere estesa alla Francia perchè vi si oppone una forte spesa di quotazione; ma si spera di superare questa difficoltà più tardi.

><

Essendo fra il Governo e le Società ferroviarie pendenti non poche importanti questioni, per le quali le Società già dichiararono il loro intendimento, di deferirne il giudizio ai collegi arbitrali, l'on. Saracco le invitò a trasmettere un elenco delle questioni stesse, per esaminare, di comune accordo, se e quali si possano risolvere in via amichevole, evitando l'arbitramento.

Sappiamo che appunto in questi giorni, profittando della presenza in Roma dei rappresentanti delle Società, viene trattato anche questo argomento.

><

Ci informano che la Società delle S. F. del Mediterraneo ha presentato al Governo concrete proposte per armare a doppio binario, anzichè a semplice, come nel progetto originario era previsto, la nuova linea di circonvallazione di Milano, in corso di costruzione.

><

Il 17 corrente mese, ebbe luogo, presso la Direzione generale della rete Mediterranea, la gara internazionale per la fornitura degli assi montati occorrenti al secondo migliaio di carri.

Riuscì miglior offerente la Società Anonima Ausiliare di tramvie, ferrovie e lavori pubblici, in Torino, alla quale, pertanto, l'Ispettorato Governativo approvò che venisse aggiudicata la fornitura.

L'altra gara, pure internazionale, per le molle e gli assi del terzo migliaio, che, come avevamo annunciato, era stata fissata pel 28 corrente, venne invece differita al 2 giugno p. v.

><

Riceviamo le seguenti informazioni relative ai lavori ed agli studi della linea da Cuneo a Ventimiglia. Nel primo tratto di 17 chilometri da Cuneo a Robilante la posa del binario di corsa è completa e si attende attivamente all'armamento dei binari secondari, alla posa degli scambi e del materiale fisso, ed al completamento della massicciata.

Entro il mese di giugno la tratta Cuneo-Robilante sarà portata al punto da renderne possibile l'apertura all'esercizio pubblico.

Nel tratto da Robilante a Limone, di chilometri 15, i lavori esterni hanno ricevuto un certo risveglio e procedono con attività: i lavori in galleria procedono lentamente in causa di deficienza di mattoni; ma a ciò si sta rimediando mediante due fornaci Hoffman che saranno presto in grado di provvedere il materiale occorrente.

Per la tratta Limone-Tenda (chilom. 7) vennero testè compiuti i rilievi di campagna del tracciato definitivo, e per la tratta successiva da Tenda a Ventimiglia, di chilom. 61, i piani quotati sono finiti e si stanno ora studiando i vari profili per ricercare il miglior tracciato, sia dal lato economico che da quello della stabilità.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha trasmesso al Regio Ispettorato generale delle strade ferrate il progetto definitivo del tronco Porto-Empedocle-Palma, facente parte del prolungamento su Licata della linea Castelvetrano-Porto-Empedecle. Il detto tronco misura metri 24,255.10, ed il suo ammontare risulta di L. 12,879,832.62, corrispondenti a L. 531,020 in media per chilometro, compreso il materiale rotabile e d'esercizio.

><

Riceviamo da Bologna le seguenti informazioni sulle linee di 4ª categoria in costruzione nelle provincie dell'Emilia.

1° *Ferrovia Reggio-Guastalla-Carpi.* — La linea principale da Reggio a Guastalla venne completamente aperta all'esercizio il 5 maggio corrente. Rimane ora a completare la diramazione Correggio-Carpi per la quale sono già pressocchè ultimati i movimenti di terra. Le opere d'arte, salvo il ponte di Secchia ed alcuni piccoli tombini, sono ultimate, come pure compiute sono le case cantoniere ed i caselli da guardiano, nonchè i fabbricati per la fermata di Tresinara. Essendo state portate a compimento le trattative per l'innesto di questa linea con quella da Modena a Mantova, in stazione di Carpi, è imminente l'incominciamento dei lavori relativi. L'armamento della via, sul primo strato di ghiaia, è eseguito fino alla fermata del Tresinaro.

2° *Linea da Modena a Vignola.* — Lungo il primo tronco della linea, compreso fra Vignola e Spilamberto, si stanno eseguendo lavori di finimento ai fabbricati delle stazioni. Pel secondo tronco da Spilamberto a San Donnino sono quasi completate le espropriazioni occorrenti; fu eseguito il tracciamento ed i lavori di costruzione vennero intrapresi in vari punti. Continua l'approvvigionamento della ghiaia per la massicciata, il cui volume supera già i metri cubi 5000, e delle traversine, delle quali trovansene già in cantiere circa 3000.

3° *Linea Suzzara-Ferrara.* — La linea è ultimata da Suzzara a Schivenoglia, cioè per una lunghezza di metri 29,400. Da questo punto fino a Magnacavallo (chilom. 7) seguita la sospensione dei lavori a causa della questione dell'allacciamento della linea a Poggio-Rusco colla ferrovia Bologna-Verona. Da Magnacavallo a Sermide, il corpo stradale ed i fabbricati sono ultimati. Nel tronco da Sermide a Suzzara (chilom. 32), i movimenti di terra sono ultimati per la lunghezza di metri 26,200. Le opere d'arte già compiute sono 81, e due si trovano in costruzione. I fabbricati per le stazioni di Felonica, Bondeno e Vigorano sono tutti pressocchè ultimati. È in costruzione il ponte sul Panaro presso Bondeno di metri 64,06 di luce, pel quale sono ultimati gli scavi pella spalla sinistra, preparato completamente il cassone e collocati in opera gli apparecchi per la fondazione pneumatica e montata la pompa per rifornire d'acqua la motrice.

4° *Ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore e diramazione per Massalombarda.* — Il primo tronco della linea, da Bologna a Budrio, venne aperto all'esercizio il giorno 21 corrente, limitatamente pel servizio dei viaggiatori. Per il rimanente della linea si hanno le seguenti notizie: le espropriazioni sono pressocchè ultimate; proseguono i movimenti di terra del corpo stradale e dei piazzali delle stazioni lungo la diramazione per Massalombarda; sono quasi ultimate le opere d'arte minori; continua la montatura delle stilate del ponte sul Reno e fu iniziata la erezione di quelle occorrenti al ponte sul Sillaro. Le case cantoniere ed i casotti sono finiti, meno alcuni lavori di completamento. Proseguono i lavori di finimento dei fabbricati delle stazioni e fermate. L'armamento è posato per circa 40 chilometri. Continua il trasporto della ghiaia per la massicciata.

><

Il Consiglio di amministrazione della Società per le strade ferrate della Sicilia, in sua adunanza del 23 maggio corrente, ha approvate le condizioni e norme concordate con le altre Società del Mediterraneo e dell'Adriatico e con i Delegati dell'Ispettorato per i viaggi in ferrovia degli impiegati provinciali. Il Consiglio predetto nella seduta medesima ha approvato eziandio, ed ha autorizzato il proprio Direttore generale a mettere in esecuzione, previi accordi col Regio Ispettorato e con le altre Amministrazioni ferroviarie, le norme e condizioni relative a tutte le altre concessioni speciali stabilite nelle conferenze tenute in gennaio e febbraio p. p.

><

Ci informano da Venezia che la Società delle strade ferrate Meridionali ha già consegnato alla Ditta Walker e Comp. il terreno destinato all'impianto di cisterne da petrolio nella stazione marittima di Venezia. La Società stessa ha pur date le occorrenti disposizioni per la posa dei binari e dei meccanismi compresi nel progetto approvato per siffatto impianto.

><

Sappiamo che la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, in seguito a vivo interessamento del Municipio di Torino, ha offerto al medesimo di provvedere al trasporto delle spazzature della Città, alle identiche condizioni pattuite dalla Società delle ferrovie Meridionali colla Ditta Fortini, pel trasporto delle spazzature della città di Roma. A questo passo assai poco profittevole per essa, l'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo si è indotta per far cosa grata anche al Ministero di agricoltura, industria e commercio ed al Regio Ispettorato delle strade ferrate i quali hanno caldamente patrocinate le istanze fatte al riguardo dal signor Sindaco di Torino.

><

Venne fatta proposta dalla Società per le strade ferrate Meridionali di tenere una conferenza presso gli Uffici del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate in Roma, onde discutere la questione di massima del servizio cumulativo dei trasporti fra le ferrovie secondarie e le reti principali in relazione al disposto degli articoli 8 e 25 dei capitolati d'esercizio.

La conferenza suddetta venne fissata pel giorno 31 corrente coll'intervento dei seguenti delegati:

Per l'Adriatica. — Comm. ing. F. Benedetti, rappresentante in Roma — Cav. avv. P. L. Pollini, capo servizio del Contenzioso — Cav. E. Orefice ing. capo Divisione — Cav. ing. E. Galuzzi, ispettore centrale.

Per la Mediterranea. — Cav. N. Melisurgo, ispettore principale — Cav. Zanotti, ispettore.

Per la Sicilia. — Cav. avv. E. Scialoia, capo dell'ufficio di rappresentanza in Roma.

><

Il giorno 30 corrente, in precedenza della predetta Conferenza, pure presso al R. Ispettorato generale, avrà luogo una riunione dei rappresentanti dell'Ispettorato stesso, della Direzione generale delle Poste e delle Amministrazioni ferroviarie, allo scopo di stabilire gli accordi definitivi pel riordinamento del servizio postale sulle strade ferrate.

><

Ci viene assicurato che, malgrado l'interessamento del Ministero dei Lavori Pubblici, le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, ripresa in esame la questione relativa alla ammissione delle ferrovie Ticinesi al servizio cumulativo colle due grandi reti attraverso la Nord-Milano, hanno stabilito di non accogliere le istanze che all'uopo furono indirizzate.

><

Sappiamo che il Ministero dei Lavori Pubblici ha fatte raccomandazioni alle tre principali Amministrazioni ferroviarie affinchè siano tenuti in evidenza i dati statistici relativi alle merci che vengono trasportate col favore di concessioni speciali, in confronto di quelli di merci della stessa natura spedite a tariffa normale.

><

Siamo informati che la Legazione Elvetica presso il nostro Governo ha rimesso al Ministero alcuni esemplari del nuovo progetto tecnico compilato dalla Compagnia della Svizzera Occidentale-Sempione, relativamente alla costruzione di una ferrovia attaverso quel monte.

Ci viene assicurato che la predetta Legazione ha fatto appello, a nome del Consiglio Federale, al nostro Governo, affinchè voglia portare il suo concorso all'attuazione del progetto stesso e di addivenire al più presto possibile ai necessari accordi per regolare la questione tecnica e di esercizio della progettata impresa internazionale.

><

Qualche giornale ha annunciato che la Società Mediterranea avrebbe preso a nolo da una Società belga, un'altra partita di carri da merci.

Sappiamo essere infatti in corso, ma non ancora concluse, le trattative colla Compagnie Auxiliaire pel noleggio di 2000 nuovi carri.

Ci consta pure che la Società stessa sta studiando per aumentare il numero delle carrozze in servizio, che si manifesta troppo scarso in confronto al grande movimento di viaggiatori.

><

Dietro istanza di molti commercianti e industriali milanesi, la Camera di Commercio di quella città si è rivolta alla Direzione Generale delle S. F. del Mediterraneo, chiedendo che venga aperto uno scalo merci pel servizio a piccola velocità presso la stazione di smistamento di P. Sempione.

><

Approvazioni di spese per lavori, pervenute dal R. Ispettorato Governativo alla Direzione Generale delle S. F. del Mediterraneo:

L. 3,100 pel consolidamento della pila del ponte sul Ticino, della linea Pavia-Voghera.

L. 3,400 pei lavori di consolidamento del viadotto sul Peschito, al Km. 161.183 della linea Roma-Napoli.

L. 600 pel ricambio dei cuscinetti di posa al ponticello al Km. 285,525 della linea Taranto-Reggio.

L. 1,600 per la sostituzione di una travata metallica al vôlto del manufatto di m. 2.00 di luce, al Km. 328.719 della linea Taranto-Reggio.

L. 3,400 per la esecuzione dei lavori per l'impianto di una fermata dei treni a Bolzano, sulla linea Gozzano-Domodossola.

L. 32,000 per la costruzione di muri di sostegno e cunette fra le stazioni di Bianconovo e Brancaleone (linea Taranto-Reggio).

L. 18,700 per l'applicazione di tende metalliche alla fronte interna del fabbricato passaggieri, cessi e lampisteria in stazione di Potenza.

L. 800, per includere l'ufficio telegrafico della stazione di Acerra nel circuito del filo-omnibus Napoli-Codola, della linea Cancello-Avellino;

L. 390, per la costruzione di un casotto in legno a vetrata nel fabbricato viaggiatori della stazione di Nocera (linea Napoli-Eboli);

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo di accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia ha presentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici la proposta di assimilare nella nomenclatura delle tariffe, le *locomotive agrarie* alle *locomobili* con le quali le prime hanno perfetta analogia, sia per la forma che per l'uso. Un simile provvedimento ha per iscopo di eliminare i dubbi e le contestazioni che si verificano nella tassazione dei trasporti delle predette locomotive agrarie pel fatto appunto del non essere le medesime tassativamente nominate nella nomenclatura delle merci.

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico si sono dichiarate disposte ad acconsentire che, in via affatto eccezionale, i soli trasporti delle macchine agrarie di proprietà dello Stato (concessione speciale 18) possano pure essere effettuati in porto assegnato.

><

Il Consiglio di Stato ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che si possa approvare la perizia addizionale per lavori occorrenti alla ricostruzione di un tratto dell'argine stradale del tronco Persiceto-San Felice, della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra le progressive 336-340;

2° Che possa approvarsi la maggiore spesa occorsa per le costruzioni del tronco San Bernardino-Fara, della ferrovia Novara-Varallo, appaltato alla Impresa Saldarini, e che possa accordarsi alla Impresa stessa a completa tacitazione di ogni sua pretesa e come finale transazione di ogni vertenza, il maggior compenso proposto;

3° Che, tenute presenti alcune osservazioni, si possa approvare la sottomissione passata fra l'Amministrazione governativa e la Impresa Benelli, relativamente alla esecuzione dei lavori oltre i 6|5, onde completare il tronco Cocullo-Bugnara della linea Roma-Solmona.

><

Sappiamo che il R. Ispettorato Generale ha aggiudicato definitivamente l'appalto dei lavori per l'impianto d'una fermata a Bolzano, fra Gozzano e Orta, alla Ditta Marchioni Carlo di Vignale. — Detti lavori ammontano a circa L. 3,400.

Così pure alla Ditta Granata Mauro di Eboli, la costruzione del piano caricatore, aperto in stazione di Potenza.

><

Siamo pure informati che la Società del Mediterraneo ha indetta la gara pei lavori di sistemazione di una frana al Km. 247 della linea Taranto-Reggio. Le schede d'offerta dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del giorno 11 giugno p. v. L'importo approssimativo dei lavori da appaltarsi è di L. 57,000.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole intorno al progetto definitivo dei tronchi Macomer-Sindia e Sindia-Tinnura della ferrovia Macomer-Bosa (Cagliari), ed al progetto d'una rimessa-locomotive con rifornitore ed alloggio nella stazione di Guastalla, della ferrovia Ventoso-Reggio-Carpi.

><

L'egregio ingegnere A. Perego, direttore della ferrovia Mantova-Legnago-Monselice ha pubblicato sul giornale *La Provincia di Mantova* un lungo articolo in merito alle spese preventivate e quelle effettivamente incontrate per la ferrovia suddetta, i cui totali figurano nella tabella delle linee per il completamento e saldo dei lavori ad esso relativi, allegata alla Relazione del Ministro dei Lavori pubblici, da noi pubblicata nel numero del 7 corrente.

Ci dispiace che per la troppa estensione non ci sia possibile di riprodurre quello scritto. Constatiamo però, e lo facciamo di buon grado, che l'egregio ing. Perego, nella ragionata esposizione che fa dei suoi preventivi per la linea in questione, confuta e ribatte con logica matematica le accuse mossegli da qualche giornale di leggerezza e di mala fede, dimostrando altresì che le differenze tra i preventivi ed i consuntivi non sono dell'entità che si volle far credere, e che tali differenze debbonsi ascrivere a circostanze affatto indipendenti dai calcoli primitivamente stabiliti, e cioè a nuovi titoli che determinarono l'aumento delle somme dei progetti di massima.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione generale del Mediterraneo ha presentato per approvazione al R. Ispettorato delle ferrovie gli elaborati di appalto relativi alle provviste da farsi per l'armamento dei tronchi da Spezia a Pontremoli, della ferrovia da Parma a Spezia, e cioè gli schemi ed i capitolati di oneri per le seguenti forniture:

1. Per n. 45 scambi semplici: 1° tipo F.; per n. 4 scambi tripli, mod. 2; per n. 1 scambio inglese, mod. 2, e per i materiali d'unione fra il primo tipo ed il detto modello;
2. Per n. 1012 pezzi di legno di quercia-rovere occorrenti per scambi e crociamenti;
3. Per n. 39270 traverse quercia-rovere intermedi ordinari;
4. Per n. 1 piattaforma girevole del diametro di m. 15;
5. Per n. 1 piattaforma di m. 8.50;
6. Per n. 3 piattaforme di m. 4.50;
7. Per n. 4 gru di sollevamento della portata di 6 tonnellate;
8. Per n. 7 gru idrauliche con relativi accessori;
9. Per n. 2 serbatoi a fondo sferico della capacità ognuno di m.c. 50;
10. Per n. 13 segnali a disco girevole, completi, col materiale occorrente per le relative trasmissioni;
11. Per n. 4 sagome di controllo del carico dei vagoni;
12. Per n. 22 cancelli con colonne in ghisa;
13. Per n. 28 sbarre a doppio T per passaggio a livello.

La Società stessa ha contemporaneamente e per lo stesso scopo chiesta l'approvazione governativa per gli schemi di contratto relativi all'acquisto a trattativa privata di n. 4 bilancie a ponte a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate, del sistema Bianco-Opessi;

— Il materiale mobile in servizio ed in costruzione al 1° di aprile p. p., della Società del Mediterraneo, era il seguente:

In servizio: N. 1019 macchine-locomotive, 2805 carrozze da viaggiatori e 16,343 carri da merci;

In costruzione: macchine-locomotive N. 45, carrozze da viaggiatori 186, carri da merci 2181, e quindi in totale: macchine-locomotive N. 1054, carrozze da viaggiatori 2991; carri da merce 18,524.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società Adriatica ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, per la sua approvazione, i seguenti progetti:

Rifacimento di m. 1,200 di binario, attualmente armato in ferro, nella stazione di S. Antonio, L. 11,100.

— Rifacimento in acciaio di km. 20 più 500 di binario attualmente armato in ferro, sul tronco Treviglio-Bergamo, L. 600,000.

— Ricarico e vagliatura della massicciata lungo il tronco Pontenure-Fiorenzuola, L. 141,000.

— Impianto di una stazione al km. 138 più 570 da Roma presso Spoleto, L. 150,000.

— Consolidamento di alcuni manufatti sul tronco Varano-Loreto — Linea Ancona-Foggia — L. 11,800.

— Impianto di una stadera a ponte da 30 tonn. nella stazione di Sacile — Linea Mestre-Cormons, L. 5,930.

— Rifacimento di binario nelle stazioni di Sasso, Casalecchio e Molino del Pallone — Linea Bologna-Pistoia — L. 39,600.

— Sostituzione di una piattaforma di m. 4,50 a quella di 4 m. posta sul binario di 5ª merci in stazione di Modena, L. 6050.

Ampliamento del F. V. della stazione di Borgo Panigale, L. 8,600.

— Rifacimento in acciaio del tronco Pescia-Altopascio, L. 273,000.

Ferrovie della Sicilia. — Il 23 corr. si è riunito in Roma, nei locali della Sede, il Consiglio di Amministrazione delle Strade ferrate della Sicilia ed ha autorizzato il pagamento, al 1° luglio prossimo, di un acconto di dividendo in L. 13.75 per ogni azione.

Ferrovia Diretta Roma-Napoli. — Il 15 giugno prossimo venturo si procederà all'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella rettifica Capua-Casalnuovo (metri 13,041.39), esclusa la provvista dei materiali d'armamento della via ed escluse le espropriazioni permanenti, per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta di L. 2,503,825.10.

— Il 17 detto mese si procederà all'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di rettifica Capua-Casalnuovo di metri 8485.90 (escluse le espropriazioni permanenti, la posa dei materiali metallici d'armamento, la provvista e la posa dei meccanismi fissi e del telegrafo) per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 676,283.85 (vedi per maggiori dettagli gli avvisi relativi nelle pagine annunzi).

— La costruzione del tronco da Afragola a Casalnuovo e il triplicamento di binario da Casalnuovo a Napoli essendo già compiuti, colla esecuzione dei due tronchi ora messi in appalto verrà completata la rettifica Capua-Napoli, una delle più importanti della linea, poichè accorcia da sola di oltre 7 chilometri e mezzo il percorso: infatti la linea attuale misura metri 33,031 e la nuova avrà soli metri 25,444.

Ferrovia Foggia-Lucera. — Presso il Ministero dei Lavori pubblici si addiverrà il giorno 14 giugno alle ore 10 ant. allo appalto, con deliberamento definitivo, della fornitura e collocamento in opera dei meccanismi fissi per la Stazione di Lucera (ferrovia Foggia-Lucera) per la presunta somma di lire 13,600 salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 680 e quella definitiva in lire 1360. Il termine utile per la consegna in opera dei meccanismi è fissato a giorni novanta.

L'aggiudicazione avrà luogo quand'anche vi sia un solo offerente.

Ferrovia Adria-Loreo-Chioggia. — Lunedì scorso, 23, è stato aperto all'esercizio il tronco Loreo-Chioggia, che completa la linea Adria-Chioggia (rete Adriatica), e che comprende le stazioni di Cavanella d'Adige e Chioggia e le fermate di Rosolina e Brondolo, tutte comprese nella zona di vigilanza doganale.

Le prime due sono state ammesse ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, nonchè ai servizi della grande, piccola e piccola velocità accelerata, compresi i veicoli ed il bestiame; le seconde soltanto ai trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e merci a G. V., limitatamente al servizio interno e per colli non eccedenti il peso di kg. 50.

La lunghezza complessiva della linea è di 31 chilometri circa.

Le opere più importanti d'arte sono due ponti a travate metalliche, gettati sull'Adige e sulla nuova incanalazione del Brenta; il primo della luce di 120 metri, il secondo di metri 182; questi due ponti costano complessivamente circa un milione e mezzo di lire.

Si notano anche un ponte girevole sul naviglio di Loreo ed altri otto ponti in muratura ad una sola luce, un altro ponte a travata metallica sullo scolo Brandolese, cinque sottovie e due ponti mobili in legno.

Gli studi definitivi incominciarono nel gennaio del 1880.

Le costruzioni del primo tronco ebbero principio nell'aprile 1881.

Il primo tronco da Adria a Loreo fu aperto all'esercizio il 26 settembre 1884.

L'ammontare complessivo di tutti i lavori da Adria a Chioggia (escluso il binario morto alle saline, che resta ancora da costruirsi e dal cui progetto risulta una spesa di L. 1,200,000 circa) ascende a L. 6,000,000.

La somma preavvisata nel progetto di massima era di L. 3,600,000.

Ferrovia Sicignano-Castrocucco. — Come avevamo preannunciato il 25 corrente venne aperto all'esercizio il tronco Sala-Consilina-Sassano-Tegiano, di circa 5 chilometri, della nuova linea Sicignano-Castrocucco, che comprende la sola stazione di Sassano-Tegiano, abilitata a tutti i trasporti a grande e piccola velocità, ordinaria e accelerata, in servizio interno e cumulativo italiano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Gli Azionisti della Ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni svizzeri, che assunsero l'obbligo di corrispondere delle sovvenzioni all'Impresa ferroviaria del Gottardo, sono convocati in assemblea generale ordinaria che avrà luogo lunedì 27 giugno prossimo venturo alle ore 10 ant. nel palazzo governativo di Lucerna.

L'ordine del giorno è il seguente:

1° Presentazione del decimoquinto rapporto sulla gestione della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione e dei conti e bilanci per il 1886;

2° Fissazione del dividendo da pagarsi per il 1886;

3° Rinnovazione della nomina dei membri sortenti del Consiglio d'Amministrazione, cioè dei signori: A. Salomonsohn, Direttore Dietler, Consigliere intimo Dülberg, Commendatore Correnti, Ingegnere Tortarolo ed Ingegnere Maraini, e nomina di un membro del Consiglio d'Amministrazione in rimpiazzo del defunto signor Stähelin-Brunner;

4° Nomina di 3 membri e 3 supplenti della Commissione di revisione dei conti (art. 53 dello statuto).

Ferrovia del Sempione. — Il Collegio degli ingegneri ed architetti in Milano nella seduta di domenica scorsa trattò, oltre vari argomenti, la questione del valico del Sempione.

Parlarono in vario senso gli ingegneri A. Salmoiraghi, G. Parravicini, G. Bianchi e G. Tagliasacchi, ma ogni deliberazione venne per ora sospesa coll'approvazione di un ordine del giorno proposto da quest'ultimo, così espresso:

« Considerando che allo stato presente non sono bene assodate le domande di sussidio da parte della Svizzera, e quindi potrebbe tornare meno opportuna qualunque odierna decisione, il Collegio sospende la trattazione della proposta Salmoiraghi ».

Ferrovie svizzere. — Secondo il rapporto del Dipartimento delle ferrovie sulla sua gestione del 1886, durante lo scorso anno il numero dei disguidi sulle strade ferrate (42), non che delle collisioni (17) è considerevolmente diminuito in paragone all'anno antecedente (63 e 23). In undici casi il disguido ebbe per causa dei falsi scambi di cui 4 lo spostamento inopportuno d'apparecchi centrali), in 6 casi, un veicolo difettoso, in un caso, una malintelligenza fra il personale; negli altri casi le cause non poterono esser determinate in modo esatto. Delle collisioni, 10 avvennero a causa di falsi scambi e falsi segnali, ed in seguito a disposizioni mal prese dal personale, gli altri 3 a causa di veicoli mal piazzati in stazione ed altre cause non esattamente determinate.

La cifra dei feriti (85) è rimasta inferiore a quella dell'anno precedente (113); il numero dei morti (40) è invece

quasi uguale (44). In occasione dei disguidi e delle collisioni ebbero luogo i seguenti accidenti di persone: 12 viaggiatori feriti; 2 funzionari ed impiegati di compagnie uccisi e 5 feriti. Per altre cause si ebbero: 5 viaggiatori, 14 impiegati e 17 altre persone, nè viaggiatori nè impiegati, uccisi, e 11 viaggiatori, 42 impiegati e 17 altre persone ferite; 38 casi di morte e 48 casi di ferimento sono dovuti all'imprudenza delle vittime od all'azzardo. Inoltre si ebbero 14 casi di suicidi e 2 tentativi di suicidi.

Notizie diverse

Strade nazionali e provinciali. — Fu distribuito ai deputati il seguente progetto di legge, presentato, il 18 maggio, alla Camera dai ministri delle finanze e dei lavori pubblici:

Art. 1. In aumento al fondo di lire 9,500,000 assegnato colla legge 23 luglio 1881, n. 333, all'esercizio finanziario 1887-88, per nuovi lavori per strade provinciali e nazionali è autorizzata la maggiore spesa straordinaria di quattro milioni di lire. Questa somma verrà aggiunta a quella di lire 11,800.000 inscritta al capitolo 75 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1887-88.

Art. 2. Nel bilancio dell'entrata, per lo stesso esercizio, verrà accresciuta di lire 1,341,500, la somma del capitolo 63 a titolo di rimborsi dovuti dai corpi morali per le costruzioni di strade provinciali, cioè lire 900,000 all'articolo 4 e lire 441,500 all'articolo 6.

Nuova galleria sotto il Tamigi. — È in progetto presso l'Amministrazione comunale di Londra la costruzione di una nuova galleria sotterranea, che passando sotto il letto del Tamigi congiunga *Greenwich* al grande stradone dell'*East India Docks*.

La spesa ne è presunta in lire sterline 1,500,000 pari a lire italiane 37,500,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Maggio 21	28
Azioni Ferrovie	Meridionali	L.	782	785,50
» »	Mediterranee	»	617,50	621,50
» »	Sicule	»	595	592
» »	Sarde (preferenza)	»	290	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	410	410
» »	Gottardo	»	—	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	»	552,50	554
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	»	308	308
» »	Monte Cenere	»	—	—
» »	Novara-Seregno	»	256,50	257
» »	Palermo-Marsala-Trapani	»	318,50	319
» »	» 2ª emiss.	»	320	320
» »	Centrale Toscana	»	538	—
» »	Meridionali	»	326	328,50
» »	Sarde, serie *A*	»	321	321
» »	» serie *B*	»	324,50	324
» »	» 1879	»	325,50	325
» »	Pontebba	»	489	488
» »	Nord-Milano	»	285,50	286
» »	Meridionali Austriache	»	303,50	303

CONVOCAZIONI.

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea. — Seconda convocazione degli azionisti pel 10 giugno p. v., stante la deserzione di quella indotta pel 17 corr.

Società Anonima della Strada Ferrata Vigevano-Milano. — Assemblea straordinaria pel 18 giugno p. v. alle ore 12 meridiane, presso la Sede Sociale in Milano, per: 1° Nomina del presidente dell'Assemblea; 2° Proposta di modificazione all'articolo 31 dello Statuto sociale, onde ridurre a 5 i membri del Consiglio d'Amministrazione; 3° Modificazione all'articolo 36 dello Statuto suddetto per ridurre a 3 i membri del Consiglio che devono essere presenti per la validità delle sue deliberazioni.

Società Anonima per la Ferrovia Mantova-Cremona. — Assemblea generale ordinaria pel 9 giugno p. v. ore 12 meridiane presso la Sede della Società in Milano.

Società Generale Italiana dei Telefoni ed Applicazioni Elettriche. — Assemblea generale ordinaria pel 20 giugno p. v. alle ore 10 antim. presso la Sede Sociale in Roma.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Barletta (31 maggio, ore 11 ant., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto della manutenzione delle vie a pietrisco, esclusa quella di Barletta-Andria, per anni 4 dalla data media della consegna, e pel presuntivo annuo compenso di L. 25,200, compreso l'aumento del 12 per cento sui prezzi unitari, oltre quello pei lavori che potranno occorrere per le provviste e forniture diverse. (Vedi N. 20 del *Monitore*).

Municipio di Lecce (1° giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto della costruzione di un macello pubblico provvisoriamente deliberato col ribasso del 2 p. 0[0 su L. 63,070.03. (V. N. 18 del *Monitore*).

Municipio di Chioggia (2 giugno, ore 12 merid., definitivo). — Appalto per la costruzione di un fabbricato per le scuole comunali da erigersi in Chioggia Campo Madonna. Importo ridotto L. 55,263.13. (Vedi N. 16 e 20 del *Monitore*).

Municipio di Alessandria (3 giugno, ore 10.30 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di manutenzione, riparazioni e nuove costruzioni intorno ai fabbricati municipali, ecc., durante il periodo di tre anni e mezzo, a cominciare dal 1° luglio 1887. Importo L. 30,000. Cauzione provvisoria L. 2000, definitiva L. 4500. Fatali 20 giugno, ore 12 meridiane.

Prefettura della Provincia di Bari (4 giugno, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la manutenzione delle opere d'arte del porto nuovo di Bari durante il triennio dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1890. Importo complessivo L. 92,000, delle quali L. 80,164 a base d'asta. Cauzione provvisoria L. 3000, definitiva L. 8000.

Prefettura della Provincia di Cagliari (6 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di allargamento da cinque a sei metri del tratto di strada compreso tra Cuglieri e Santa Caterina di Pittinnuri (metri 10,715) lungo la strada nazionale Cuglieri-Oristano. Importo L. 52,900. Lavori ultimati entro un anno. Cauzione provvisoria L. 2,500, definitiva il decimo. Fatali 22 giugno, ore 12 merid.

Prefettura della Provincia di Messina (6 giugno, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento di porzione dell'8° tronco, 1ª parte, compreso tra la risvolta Natoli e l'innesto con la Comunale Raccuia della strada. Importo L. 63,784.33. Lavori compiuti in otto mesi. Cauzione provvisoria L. 2000, definitiva il decimo. Fatali 20 giugno, ore 12 merid. (Vedi N. 19 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Terra d'Otranto (6 giugno, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Maglie-Lucuniano. Canone annuo L. 10,000. Cauzione provvisoria L. 1500, definitiva L. 10,000. Fatali giorni 15.

Prefettura di Napoli (7 giugno, ore 12 merid., definitivo). — Appalto per i lavori per la riparazione e manutenzione delle opere d'arte nel porto di Baia. Importo ridotto L. 39,710. (Vedi N. 14 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (8 giugno, ore 12 merid., fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sessennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1893) delle macchine galleggianti, dei gavitelli e battelli in servizio del porto di Genova. Importo ridotto L. 84,600. (Vedi N. 18 del *Monitore*).

R. Prefettura di Pisa (15 giugno, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo dei lavori per il riordinamento delle arginature destra e sinistra del fiume Cornia nel tratto compreso fra il ponte della ferrovia romana ed il passo della sdriscia per L. 41,800, salvo il ribasso che potrà essere offerto. Cauzione provvisoria L. 3000, definitiva il decimo. Lavori ultimati in 180 giorni.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di due tettoie metalliche per conto della Società Anglo-Romana del gas di Roma.

Municipio di Bologna. — L'appalto per la pavimentazione in lastre di granito della piazza Vittorio Emanuele, nell'asta del 20 maggio a Bologna fu aggiudicato al signor Muggia Giuseppe, domiciliato a Parma, col ribasso del 3.12 0[0 su L. 85.000. (Vedi N. 19 del *Monitore*).

Municipio di Canelli (Alessandria). — L'appalto per la costruzione della strada Cassinasco-Bubbio, nell'asta a Canelli, fu aggiudicato ai signori Roncati Francesco ed Antonio fratelli, domiciliati in Alessandria, col ribasso del 20.82 0[0 su L. 129,231.47.

Direzione del Genio militare di Firenze. — L'appalto per la manutenzione e miglioramenti da eseguirsi nei fabbricati militari della piazza di Livorno, nell'asta del 20 maggio a Firenze, fu aggiudicato al signor Nesi Giovanni, domiciliato a Livorno, via Garibaldi, n. 67, per la somma di L. 19,845.60.

Direzione del Genio Militare di Messina. — L'appalto per la costruzione di una tettoia-scuderia per 100 cavalli, per il deposito di cavalli in Scordia, nell'asta del 12 maggio a Messina, fu aggiudicato al signor Orazio Arizzi, domiciliato a Pagliara di Roccalumera, per la somma di L. 42,470. (Vedi N. 15 del *Monitore*).

Prefettura di Parma. — L'appalto per il ripristinamento in parte della grande difesa frontale di Polesine parmense, a destra del Po, éll'asta del 17 maggio a Parma, fu aggiudicato al signor Rosselli Remigio, domiciliato a Parma, per la somma di L. 79,317.42.

Prefettura di Pavia. — L'appalto per la difesa frontale con buzzoni a nucleo, ecc., nel tratto d'argine destro del Po, di fronte all'abitato di Rea, nell'asta del 14 maggio a Pavia, fu aggiudicato al signor Rizzi Luigi, domiciliato a Piacenza, per la somma di lire 39,577.41. (Vedi N. 19 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Perugia. — L'appalto per la costruzione del tratto della stada Valnerina, da Collefonte a Ferentillo, nell'asta del 17 maggio a Perugia, fu aggiudicato al signor Castellani Giulio, domiciliato a Perugia, via Pescheria, per la somma di L. 70,426.18.

Direzione delle costruzioni navali 1° Dipartimento Marittimo. — L'appalto per la fornitura di 3 barche di legno tipo White, nell'asta del 18 maggio a Spezia, fu aggiudicato alla ditta Fratelli Roncallo, domiciliato a Sampierdarena, col ribasso del 2.70 0[0 su L. 60,000. (Vedi N. 19 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico
dall'11 al 20 maggio 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	505 4532	315 4321	211	—
Media in esercizio	4418	4225	193	—
Viaggiatori	1.307.031 90	1.094.753 92	212.277 98	—
Bagagli e Cani	58.577 10	58.025 99	551 11	—
Merci a G. e P. V. accelerata	290.741 45	271.772 73	18.968 72	—
Merci a P. V.	1.558.992 18	1.462.258 56	96.733 62	—
TOTALE	3.215.342 63	2.886.811 20	328.531 43	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 20 maggio 1887.*

Viaggiatori	39.553.822 05	37.363.581 98	2.190.240 07	—
Bagagli e Cani	1.954.305 45	1.864.097 67	90.207 78	—
Merci a G. e P. V. accelerata	9.365.678 36	9.011.730 48	353.947 88	—
Merci a P. V.	48.883.812 66	46.731.548 51	2.152.264 15	—
TOTALE	99.757.618 52	94.970.958 64	4.786.659 88	—

Prodotto per chilometro.

della decade	709 48	668 09	41 39	—
riassuntivo	22.579 81	22.478 33	101 48	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Marzo 1887.

	Chil.	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	12	10.465 25	567 50	11.032 75
Torino-Lanzo	» 32	29.073 00	11.018 65	40.091 65
Settimo-Rivarolo	» 23	10.511 55	11.331 30	21.842 61
Santhià-Biella	» 30	26.023 18	20.162 65	46.185 83
Fossano-Mondovì	» 24	3.619 45	397 35	4.016 80
Sassi-Superga	» 3	1.946 40	—	1.946 40
TOTALE		81.638 83	48.477 45	125.116 28

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dall'11 al 20 Maggio 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29
Viaggiatori	4.022 70	13.173 20	1.241 70	8.368 30	1.069 20	3.418 75	1.616 30	5.448 80	7.093 10	1.640 55	655 75
Bagagli	58 50	253 50	34 80	160 85	8 20	54 45	10 35	14 15	43 65	16 30	15 15
Merci Gr. Velocità	414 75	1.157 95	113 05	488 15	184 45	227 70	22 65	50 60	91 60	43 75	—
Id. Picc.Vel.Acc.	20 60	1.027 05	1 90	43 35	—	170 40	—	—	—	5 75	—
Id. Picc. Veloc.	3.374 10	6.031 95	980 95	3.848 50	1.716 70	1.654 20	418 70	223 00	1.408 50	320 55	—
Totali	7.890 65	21.643 65	2.372 40	12.909 15	2.978 55	5.525 50	2.068 00	5.736 55	8.681 85	2.026 90	670 90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

13ª Decade — Dal 1º al 10 maggio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	1.177.306 14	53.606 68	270.422 10	1.221.492 22	30.107 10	2.752.934 24	3.980 00	691 69
1886	867.415 61	44.847 79	261.782 73	1.160.974 56	27.899 04	2.362.919 73	3.980 00	593 70
Differenze nel 1887	+ 309.890 53	+ 8.758 89	+ 8.639 37	+ 60.517 66	+ 2.208 06	+ 390.014 51	»	+ 97 99
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.					
1887	11.681.492 64	567.422 34	3.541.202 79	15.706.618 00	395.329 99	31.892.065 76	3.980 00	8.013 08
1886	10.508.397 35	517.848 06	3.075.591 09	15.233.632 64	427.439 35	29.762.908 49	3.980 00	7.478 12
Differenze nel 1887	+ 1.173.095 29	+ 49.574 28	+ 465.611 70	+ 472.985 36	— 32.109 36	+ 2.129.157 27	»	+ 534 96
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	38.797 40	710 25	3.386 70	42.874 45	784 55	86.553 35	722 00	119 88
1886	25.115 30	384 42	1.672 35	12.118 37	716 50	40.006 94	490 00	81 65
Differenze nel 1887	+ 13.682 10	+ 325 83	+ 1.714 35	+ 30.756 08	+ 68 05	+ 46.546 41	+ 232 00	+ 38 23
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.					
1887	395.335 90	8.753 38	47.833 01	272.985 28	11.655 57	736.563 14	707 92	1.040 46
1886	241.465 10	4.223 98	18.726 76	121.746 30	8.300 09	394.462 23	437 46	901 71
Differenze nel 1887	+ 153.870 80	+ 4.529 40	+ 29.106 25	+ 151.238 98	+ 3.355 48	+ 342.100 91	+ 270 46	+ 138 75

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1º gennaio 1887	Prodotti dal 1º gennaio 1886	Prodotti dal 1º gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.970 70	2.562 75	+ 407 95	24.983 55	24.855 75	+ 127 80
Merci	717 35	292 50	+ 424 85	9.339 67	7.597 70	+ 1.741 97
Introiti diversi	190 15	76 10	+ 114 05	1.579 65	111 25	+ 1.468 40
Totali	3.878 20	2.931 35	+ 946 85	35.902 87	32.564 70	+ 3.338 17

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

31ª Decade — Dal 1º al 10 maggio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	121.024 88	3.062 00	3.203 32	117.010 58	2.157 73	246.458 51	606 00	406 70
1886	128.930 90	2.531 38	3.269 64	101.487 49	1.972 75	238.192 16	606 00	393 06
Differenza nel 1887	— 7.906 02	+ 530 62	— 66 32	+ 15.523 09	+ 184 98	+ 8.266 35	»	+ 13 64
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 MAGGIO.					
1886-87	3.320.194 54	72.891 64	344.717 52	3.437.880 51	67.076 69	7.242.760 90	606 00	11.951 75
1885-86	3.086.156 45	69.226 37	308.932 78	3.354.874 32	65.488 01	6.884.677 93	606 00	11.360 85
Differenza nel 1887	+ 234.038 09	+ 3.665 27	+ 35.784 74	+ 83.006 19	+ 1.588 68	+ 358.082 97	»	+ 590 90
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	5.659 60	69 74	423 83	249 64	40 50	6.443 31	62 00	103 92
1886	4.691 50	43 10	73 19	71 46	17 40	4.896 65	31 00	157 95
Differenza nel 1887	+ 968 10	+ 26 64	+ 350 64	+ 178 18	+ 23 10	+ 1.546 66	+ 31 00	— 54 03
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 MAGGIO.					
1886-87	103.384 98	1.201 34	4.864 44	15.782 93	1.240 05	126.473 74	37 00	3.418 20
1885-86	15.753 70	152 15	264 04	324 27	62 00	16.556 16	7 00	2.365 17
Differenza nel 1887	+ 87.631 28	+ 1.049 19	+ 4.600 40	+ 15.458 66	+ 1.178 05	+ 109.917 58	+ 30 00	+ 1.053 03

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Societa anonima sedente in Firenze — Capitale sociale 230 milioni, intieramente versato

Servizio dei Titoli. **Esercizio della Rete Adriatica.**

ESTRAZIONI DELLE OBBLIGAZIONI eseguitesi in seduta pubblica il 16 maggio 1887.

Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° ottobre 1887, mediante la consegna dei titoli muniti di tutte le Cedole Semestrali non scadute. — Dal 1° ottobre 1887 in poi cessano di essere fruttifere.

NB. *I numeri estratti, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (coupons).*

XXª ESTRAZIONE Numeri d'iscrizione, comune alla Serie A, B, C, D, E						XVIª ESTRAZIONE Numeri d'iscrizione della Serie F				IIª ESTRAZIONE Numeri d'iscrizione della Serie G			
dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
36	40	73856	73860	179021	179025	761	770	193851	193860	531	540	199101	199110
656	660	74936	74940	180646	180650	2181	2190	199071	199080	5811	5820	200081	200090
1601	1605	78286	78290	181211	181215	2631	2640	199321	199330	6081	6090	200451	200460
2961	2965	79071	79075	184561	184565	5691	5700	201031	201040	6991	7000	207271	207280
4316	4320	80616	80620	185506	185510	6661	6670	201661	201670	14081	14090	208711	208720
4461	4465	80751	80755	186181	186185	8531	8540	203881	203890	20401	20410	211641	211650
4586	4590	81906	81910	186256	186260	12761	12770	212891	212900	24801	24810	212361	212370
9036	9040	85791	85795	187286	187290	13601	13610	212991	213000	28171	28180	212451	212460
12806	12810	88941	88945	188886	188890	26211	26220	213821	213830	33971	33980	214581	214590
13376	13380	89121	89125	191961	191965	30701	30710	214091	214100	36681	36690	216231	216240
14621	14625	90141	90145	192571	192575	31161	31170	216881	216890	39351	39360	216991	217000
17076	17080	91351	91355	193341	193345	34361	34370	219431	219440	41381	41390	220401	220410
20621	20625	95716	95720	197346	197350	39971	39980	224081	224090	43021	43030	220421	220430
28666	28670	99461	99465	198646	198650	41331	41340	226071	226080	46541	46550	221721	221730
28851	28855	100931	100935	204536	204540	42371	42380	230271	230280	46711	46720	225121	225130
29216	29220	103421	103425	214111	214115	45931	45940	232201	232210	50311	50320	229181	229190
29596	29600	103816	103820	216896	216900	47101	47110	233551	233560	57511	57520	229301	229310
31561	31565	103896	103900	216961	216965	57181	57190	234921	234930	62701	62710	233651	233660
31571	31575	105346	105350	217381	217385	57941	57950	242321	242330	66561	66570	234741	234750
33756	33760	105666	105670	218616	218620	60211	60220	245481	245490	71121	71130	240901	240910
34761	34765	107681	107685	220486	220490	61011	61020	2[illegible]311	246620	73311	73320	243111	243120
35041	35045	111726	111730	221126	221130	74091	74100	252331	252340	74301	74310	247891	247900
35846	35850	111906	111910	222361	222365	79771	79780	253311	253320	86231	86240	249961	249970
35981	35985	119296	119300	225781	225785	82631	82640	254371	254380	86311	86320	250521	250530
36186	36190	120096	120100	226791	226795	83651	83660	258551	258560	86451	86460	251471	251480
36331	36335	122466	122470	227646	227650	86711	86720	258841	258850	90641	90650	255381	255390
38121	38125	123036	123040	228936	228940	91031	91040	269291	269300	93721	93730	257431	257440
43921	43925	125636	125640	233706	233710	91091	91100	276381	276390	94231	94240	261361	261370
44181	44185	126626	126630	234261	234265	99411	99420	279451	279460	95161	95170	265181	265190
44661	44665	127911	127915	235206	235210	102871	102880	280461	280470	98851	98860	265521	265530
45541	45545	130396	130400	235271	235275	122571	122580	283501	283510	101361	101370	266541	266550
47721	47725	135481	135485	238751	238755	125771	125780	284661	284670	102411	102420	268761	268770
48551	48555	135926	135930	240041	240045	132961	132970	286611	286620	103131	103140	278371	278380
48826	48830	136571	136575	240491	240495	134471	134480	289841	289850	113581	113590	281391	281400
54696	54700	139456	139460	240691	240695	135631	135640	290641	290650	121411	121420	284151	284160
55256	55260	145686	145690	240756	240760	135721	135730	291601	291610	122221	122230	292041	292050
57076	57080	146511	146515	240791	240795	137481	137490	293361	293370	125571	125580	294191	294200
58376	58380	152036	152040	242696	242700	144531	144540	294221	294230	132071	132080	294771	294780
59011	59015	156156	156160	242871	242875	146241	146250			137971	137980	296311	296320
59306	59310	157161	157165	243601	243605	147981	147990			144401	144410	298211	298220
60556	60560	158296	158300	244361	244365	154301	154310			164571	164580	298601	298610
62206	62210	159781	159785	244941	244945	159811	159820			167331	167340		
62441	62445	163231	163235	245636	245640	167151	167160			177871	177880		
62711	62715	166781	166785	246876	246880	174911	174920			180581	180590		
64876	64880	167426	167430	247636	247640	178881	178890			182371	182380		
65781	65785	168176	168180			184031	184040			182391	182400		
66286	66290	168786	168790			185281	185290			182421	182430		
67916	67920	173071	173075	Numeri estratti in più per la Serie B		185921	185930			184161	184170		
68041	68045	173246	173250			188891	188900			186121	186130		
68941	68945	174716	174720			190111	190120			189921	189930		
70856	70860	175661	175665	dal N.	al N.	191331	191340			194211	194220		
73661	73665	177351	177355	250131	250135	192841	192850			198761	198770		

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, li 16 maggio 1887. **LA DIREZIONE GENERALE.**

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135 milioni interamente versati

STRADE FERRATE COMPLEMENTARI — COSTRUZIONI A RIMBORSO DI SPESA

AVVISO D'ASTA.

Nel giorno **15 giugno 1887** alle ore 10 antimeridiane in Milano presso la Direzione generale della Società, Corso Magenta, n. 24 (Palazzo Litta), si procederà dinanzi al Direttore generale, o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del Regio Ispettorato delle ferrovie, in conformità del Regolamento per la costruzione di strade ferrate in data 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'asta per lo

Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella rettifica Capua-Casalnuovo della diretta Roma-Napoli fra il kilometro 10,000 ed Afragola della lunghezza di metri 13,041.39 (esclusa la provvista e posa in opera dei meccanismi fissi e del telegrafo, la fornitura dei materiali d'armamento della via ed escluse le espropriazioni permanenti) per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta, di lire due milioni cinquecento tre mila ottocento venticinque e centesimi dieci (L. 2,503,825.10).

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi diciotto dal giorno della consegna.

La cauzione definitiva sarà di lire 175,200.00 da versarsi in moneta metallica, in biglietti di banca accettati dalle casse dello Stato od in rendita del Debito Pubblico dello Stato, al corso del giorno precedente a quello del deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione generale di Milano, la Direzione del servizio delle costruzioni in Roma, via Mercede, n. 11, p. 2°, e presso la Divisione del detto servizio in Napoli, piazza Martire, n. 58, dalle ore 9 alle 12 antimeridiane e dalle ore 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione generale della Società, e dovranno essere recapitate prima delle ore 10 antimeridiane del giorno 15 giugno.

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego sigillato la loro offerta, la quale dovrà essere in carta bollata da una lira, sottoscritta, e portare, oltre la precisa indicazione dell'indirizzo dell'offerente, l'enunciazione in cifra ed in lettere dell'importo presunto dell'appalto ed il ribasso percentuale riferito al medesimo.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione **offerta per l'appalto del tronco kilometro 10.000-Afragola** della rettifica **Capua-Casalnuovo**, ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) un certificato di moralità di data non anteriore di mesi 6 a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Presidente o Sotto-Prefetto;

b) un attestato di un Ispettore o ingegnere-capo del Genio civile, di un Ispettore superiore o di un Ispettore capo del Regio Ispettorato, o di un ingegnere capo servizio delle costruzioni o della manutenzione delle ferrovie, di data non anteriore a 6 mesi, che assicuri avere l'aspirante lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguiti o diretti lavori consimili, che dovranno essere indicati nel certificato;

c) un certificato constatante l'eseguito deposito della *cauzione provvisoria di lire 83,500.00 in contanti*, presso una cassa di tesoreria provinciale.

Chiusa l'asta saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, tranne quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto sino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale prescritto dal contratto; l'altro sarà restituito non appena sia stata approvata l'aggiudicazione definitiva del Regio Ispettorato.

In una scheda sigillata saranno fissati dal Direttore generale della Società il limite massimo ed il minimo dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

L'Amministrazione si riserva il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento o di passare anche ad un secondo, nel quale caso il miglior offerente del primo esperimento s'intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Il deliberatario dovrà presentarsi a stipulare il contratto nel termine di dieci giorni dalla data dell'invito, esibendo la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la cassa dei depositi e prestiti dello Stato.

Le spese d'asta e di contratto e le altre tutte indicate nell'articolo 7 del Capitolato generale amministrativo, sono a carico del deliberatario.

Milano, 25 maggio 1887. LA DIREZIONE GENERALE.

AVVISO D'ASTA.

Nel giorno **17 giugno 1887** alle ore 10 antimeridiane in Milano presso la Direzione generale della Società, Corso Magenta, n. 24 (Palazzo Litta) si procederà dinanzi al Direttore generale, o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del Regio Ispettorato delle ferrovie, in conformità del Regolamento per la costruzione di strade ferrate in data 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª), col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'asta per lo

Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella diretta Roma-Napoli fra Capua ed il kilometro 10,000 del tronco di rettifica Capua-Casalnuovo della lunghezza di metri 8485,90 (escluse le espropriazioni permanenti, la posa dei materiali metallici d'armamento, e la provvista e la posa dei meccanismi fissi e del telegrafo) per la somma presunta, soggetta a ribasso d'asta, di lire seicento settantasei mila duecento ottantatrè e centesimi ottantacinque (L. 676,283.85).

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi diciotto dal giorno della consegna.

La cauzione definitiva sarà di lire 67,600.00 da versarsi in moneta metallica, in biglietti di banca accettati dalle casse dello Stato od in rendita del Debito Pubblico dello Stato, al corso del giorno precedente a quello del deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione generale di Milano, la Direzione del servizio delle costruzioni in Roma, via Mercede, n. 11, p. 2°, e presso la divisione del detto servizio in Napoli, piazza Martire, n. 58, dalle ore 9 alle 12 antimeridiane e dalle ore 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione generale della Società, e dovranno essere recapitate prima delle ore 10 antimeridiane del giorno 17 giugno.

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego sigillato la loro offerta, la quale dovrà essere in carta bollata da una lira, sottoscritta, e portare, oltre la precisa indicazione dell'indirizzo dell'offerente, l'enunciazione in cifra ed in lettere dell'importo presunto dell'appalto ed il ribasso percentuale riferito al medesimo.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione **offerta per l'appalto del tronco Capua-kilometro 10,000** della rettifica **Capua-Casalnuovo**, ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) un certificato di moralità di data non anteriore di mesi 6 a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto;

b) un attestato di un Ispettore o ingegnere capo del Genio civile, di un Ispettore superiore o di un Ispettore capo del Regio Ispettorato, o di un ingegnere capo servizio delle costruzioni o della manutenzione delle ferrovie, di data non anteriore a 6 mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguiti o diretti lavori consimili, che dovranno essere indicati nel certificato;

c) un certificato constatante l'eseguito deposito della *cauzione provvisoria di lire 22,600.00 in contanti*, presso una cassa di tesoreria provinciale.

Chiusa l'asta saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, tranne quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto sino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale prescritto dal contratto; l'altro sarà restituito non appena sia stata approvata l'aggiudicazione definitiva dal Regio Ispettorato.

In una scheda sigillata saranno fissati dal Direttore generale della Società il limite massimo ed il minimo dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

L'Amministrazione si riserva il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento o di passare anche ad un secondo, nel quale caso il miglior offerente del primo esperimento s'intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Il deliberatario dovrà presentarsi a stipulare il contratto nel termine di dieci giorni dalla data dell'invito, esibendo la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la cassa dei depositi e prestiti dello Stato.

Le spese d'asta e di contratto e le altre tutte indicate nell'articolo 7 del Capitolato generale amministrativo, sono a carico del deliberatario.

Milano, 25 maggio 1887. LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione — **NAPOLI**, *24, Strada Medina*

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 al Gennaio 1884.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull'*Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull'*Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	843
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	66
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» di S. Lorenzello	27
Id. sulla *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico, Scaccioti* e *Calona* (Rist.) e *Stillaro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 ponti sul *Senorbi, Segario, Arciduno, Scaffa, Tirso* e *strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
Ponte sull'*Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio e a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» »	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull'*Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull'*Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull'*Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima, Merapotamo, Fiume Grande* e *Disgrazia*	» di Catanzaro	1116
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca, Forza d'Agrò, Pietra* e *Fondachello*	» »	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	149
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Reggie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull'*Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» »	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

Lavoro	Committente	lunghezza metri
Ponte sulla *Reggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	46
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 ponticelli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
Id. *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	434
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellamare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Succo* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Siva* (H)	» Belluno-Birbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina-Matelica	23
N. 4 ponticelli	» Civitanova-Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno*, ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti-Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro, Sele, Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basanto* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» »	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platano* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofranco-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicattì	12
N. 21 ponti e ponticelli, per la	» Diramazione Vallelunga	161
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 ponticelli per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli, per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Impresa Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	Tramways di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sue, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferrovia privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solco*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 786 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	98

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di metri **30,040**

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pile di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — (H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — (L) *Ad arco.* (*Segue*).

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Morcone, Larino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellamare*, per le *Officine e Magazzini in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferrovie Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale* di Napoli	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti* . . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gasometro di Roma* .	Società Anglo-Romana	1934
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia, Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania, Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale* .	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Generali di Messina* .	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale* in *Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir. in Roma* .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tetto'e e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hotel*	Grand-Hotel Napoli	206
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. tettoia per le officine di . . .	Castellamare e Savona	12294
	SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q.	**927,77**

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occiden'ale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gasometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di N. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonnellate di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e Tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

LE
FERROVIE ECONOMICHE
per l'Ingegnere
OTTAVIO MORENO
controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

Un volume in-8° di pagine 240, al prezzo di L. 2,50.
Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX — Sabato, 4 Giugno 1887 — NUM. 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **80** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

ANCORA LA RELAZIONE SUL BILANCIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Dalla elaborata Relazione dell'on. Romanin Jacur, fatta alla Camera per la Giunta Generale del Bilancio dei Lavori Pubblici 1887-88, togliamo, oltre la parte già pubblicata riguardante le costruzioni, altre interessanti notizie sui varii argomenti relativi a quel Dicastero.

La Giunta, in dipendenza delle discussioni avvenute alla Camera, ha creduto di rivolgere al Ministero le seguenti domande:

Ritardi ferroviarii.

Come intende il Ministro di sistemare la sorveglianza, perchè diminuiscano i ritardi ferroviarii, che ora si lamentano come troppo frequenti? — È disposto di giovarsi anche del personale addetto al servizio delle Poste per constatare i detti ritardi? — Potrebbe mensilmente rendere conto al pubblico dei ritardi constatati?

Rispose il Ministro « che alla sorveglianza intende di provvedere col personale dell'Ispettorato; che non potrebbe *a priori* ammettere che il personale delle Poste, che ha occupazioni ed attitudini affatto speciali, potesse essere aggravato di un servizio affatto estraneo al suo; ritenere che i ritardi possano dipendere in parte anche da non ben armonizzata distribuzione degli orarii — riservarsi perciò di studiare l'argomento per quei provvedimenti che si reputeranno migliori, anche circa al miglior modo di rendere di pubblica ragione i ritardi, la cui notizia perviene giornalmente ed è registrata al Ministero ».

La Giunta, pure ammettendo che il problema sia complesso e non possa essere senza studii risolto, raccomanda nondimeno al Ministro di provvedere colla maggiore sollecitudine, perchè abbia a cessare siffatto inconveniente, il quale, per essere così generalmente lamentato, non v'ha dubbio che abbia, in gran parte, fondamento nei fatti.

Cassa Pensioni.

A quale stadio trovansi le pratiche per sistemare e riordinare la Cassa Pensioni degli impiegati ferroviarii?

A questo quesito il Ministro rispose:

« I Comitati d'amministrazione delle Casse Pensioni Alta Italia, Meridionali, Calabro-Sicule e Romane, nominarono una speciale Commissione composta dei rappresentanti dei quattro Istituti, con incarico di concretare le disposizioni transitorie che si rendevano necessarie per mantenere integro il funzionamento delle singole Casse, non ostante la trasformazione delle reti ferroviarie, e di fare gli studii per la riforma delle Casse medesime, anche nei riguardi di una possibile loro fusione, parziale o totale, prevista appunto nei Capitolati annessi alla legge 27 aprile 1885, n. 3048.

» Questa Commissione, compiuta la prima parte del mandato conferitole, affidava ad una Sotto-Commissione lo studio di parecchie questioni relative alla riforma di cui si tratta, inteso allo scopo di poter addivenire alla fusione sopraccennata, e di compilare in conformità il progetto del nuovo Statuto.

« Siffatti studii, di loro natura non brevi, nè facili, sono, per quanto risulta a questo Ispettorato Generale, molto avanzati, ma richiederanno ancora qualche tempo per essere compiuti; perocchè devesi accertare altresì il *deficit* delle Casse esistenti presso le cessate Amministrazioni, verificatosi per l'insufficienza dei versamenti anteriori al 1° luglio 1885, e risolvere alcune questioni attinenti, fra le quali quella per l'ammissione con effetto retroattivo del servizio militare od altro governativo, purchè utile per gli effetti civili ».

Anche noi ammettiamo col Ministro che gli studii sieno per loro natura non lievi, nè facili; ma non possiamo a meno di raccomandare vivamente al Ministro di insistere

con tutti i mezzi di cui può disporre presso le Società, affinchè risultino il più sollecitamente ed equamente assestate, da questo lato importantissimo, le sorti di un personale molto numeroso, del cui avvenire lo Stato non può, nè deve disinteressarsi, quantunque non più, per ora, alla sua dipendenza diretta.

Quale sia l'avviso del Ministero circa il dubbio insorto, se alla Cassa delle Pensioni debba essere corrisposto il 2 per cento sopra tutto il prodotto lordo eccedente la somma iniziale fissata dalle Convenzioni; o se il 2 per cento debba invece conteggiarsi soltanto sull'ammontare della quota di tale prodotto lordo, che in seguito al riporto si devolve a profitto dello Stato?

Ebbimo la seguente risposta:

« La disposizione del 4° comma dell'articolo 35 del Capitolato per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, deve intendersi nel senso che ogni anno si abbia dallo Stato a versare nelle Casse Pensioni e di Soccorso, una somma eguale al 2 per cento della eccedenza che nell'anno stesso il prodotto lordo presenterà su quello iniziale, e *non già il 2 per cento della sola quota spettante allo Stato* su quella eccedenza di prodotto.

« Tale interpretazione, sulla quale nessun dubbio dovrebbero lasciare le parole del Capitolato, corrisponde agli intendimenti che si avevano dalle parti contraenti e alle ipotesi, su cui si fondarono i calcoli che accompagnarono la redazione dell'articolo predetto del Capitolato, e corrisponde pure alle dichiarazioni fatte dal Ministro dei Lavori Pubblici nella tornata della Camera dei Deputati del 30 gennaio 1885, in occasione della discussione del disegno, che diventò poi la legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª (*Atti parlamentari*, Camera dei Deputati, tornata 30 gennaio 1885, pag. 11,221) ».

In questo proposito a noi non rimane da soggiungere altro che ci troviamo perfettamente di accordo col Ministro, e reputeremmo una interpretazione diversa, contraria alla lettera, allo spirito ed alle intenzioni della legge.

Tramvie.

Nè dobbiamo separarci da questa parte del Bilancio, senza ricordare che il Ministro ci ha informato, a proposito dell'esercizio precedente, che aveva nominato con decreto 29 maggio 1885, una Commissione con incarico di procedere a una inchiesta sull'esercizio delle *tramvie*, e di formulare delle proposte che poi avrebbero a lui servito per preparare un apposito disegno di legge. Ora a noi non consta che tale Commissione, così opportunamente istituita, abbia compiuto il suo lavoro, ma esprimiamo intera fiducia che lo continui alacremente e che possa presto esaurirlo. Perciò reputiamo debito nostro insistere presso il Ministro perchè anche questo pubblico servizio, che già prende abbastanza largo sviluppo in paese, venga disciplinato con opportune disposizioni legislative.

Dall'una parte vediamo strade comunali e provinciali, costruite con grandi sacrifici pubblici, trasformate in ferrovie, quantunque di ferrovie non abbiano il nome, e ciò con poca e talvolta solo apparente garanzia della sicurezza pubblica, specialmente nell'interno degli abitati; dall'altra, che queste linee, pur costose e destinate al pubblico servizio, vengono nel loro scopo contrastate con ogni specie di ostilità dagli esercenti le grandi *arterie ferroviarie*, perchè danneggiati dalla perdita di quella parte di prodotto che viene o sospettano possa venire sottratto da quei piccoli concorrenti, mentre, considerando le cose con maggior larghezza, facilmente si accorgerebbero di essere compensati ad usura dall'ampio tributo di traffici nuovi che ad essi recano queste sottili vene di diramazione.

E frattanto da questa lotta di interessi, entrambi legittimi, ma non frenata dalla imparziale maestà della legge, e che spesso si risolve o si crede sia risolta a danno del meno forte, vanno di mezzo gli interessi del pubblico, che è infine quello che paga. Per tutte queste ragioni non è chi non vegga la convenienza di far cessare tale stato di cose, che sotto molteplici aspetti non si addice ad uno Stato civile.

PRODOTTI FERROVIARII

Febbraio 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di febbraio 1887 in confronto con quelli del corrispondente periodo 1885-86.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di febbraio 1887 ascese a L. 15,984,749, mentre nel febbraio 1886 fu di lire 15,272,292, e quindi presenta un aumento di L. 712,457.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori	L. 6,097,132	L. 5,470,870
Bagagli	» 268,978	» 263,379
Merci a grande velocità . .	» 1,512,305	» 949,626
» piccola » . . .	» 7,962,171	» 8,550,359
Introiti diversi	» 144,163	» 38,058
Totale	L. 15,984,749	L. 15,272,292

E vanno poi ripartiti tra le reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea	L. 8,272,138	L. 7,812,188
» Adriatica	» 6,473,763	» 6,276,706
» Sicula	» 565,761	» 580,995
Ferrovie dello Stato . . .	» 77,620	» 98,164
» Sarde	» 108,182	» 96,017
» Diverse	» 487,285	» 408,222
Totale	L. 15,984,749	L. 15,272,292

La differenza poi tra il febbraio 1887 e il febbraio 1886 va così ripartita:

	+	—
Rete Mediterranea	+ 459,950	
» Adriatica	+ 197,057	
» Sicula		— 15,234
Ferrovie dello Stato . . .		— 20,544
» Sarde	+ 12,165	
» Diverse	+ 79,063	
Totale	+ 712,457	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di febbraio in	L. 15,984,749
aggiungendo quelli dei mesi precedenti in .	» 132,114,571
il prodotto generale dal 1° luglio 1886 al 28 febbraio 1887 risulta di	L. 148,099,320
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 142,284,886
per cui si ha l'aumento di	L. 5,814,434

Questo aumento generale per tutte le reti va poi così ripartito:

Rete Mediterranea	+ 4,368,595	
» Adriatica	+ 152,574	
» Sicula	+ 357,332	
Ferrovie dello Stato		— 145,670
» Sarde	+ 17,446	
» Diverse	+ 1,064,157	
Totale	+ 5,814,434	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1886 al 28 febbraio 1887 fu di chilometri 11,187, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 10,516.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole reti dal 1° luglio 1886 al 28 febbraio 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di febbraio	Dal 1° luglio al 28 febbraio
Rete Mediterranea	1,847	16,612
» Adriatica	1,375	13,467
» Sicula	874	8,238
Ferrovie dello Stato	554	5,618
» Sarde	263	2,398
» Diverse	509	5,466

Quindi la media è di L. 1409 pel mese di febbraio, e L. 13,238 per il periodo dal 1° luglio al 28 febbraio con una diminuzione, cioè, di L. 30 per il primo, e una diminuzione di L. 292 pel secondo in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1886 al 28 febbraio 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell'apertura all'esercizio		Lungh. — Chilom.
Rete Adriatica	Cervia-Cesenatico	Luglio	4	7
	Viterbo-Attigliano	Agosto	16	40
	Colico-Chiavenna	Settembre	9	27
	Belluno-Cornuda	Novembre	11	58
	Colorno-Mezzani-Rondani	Dicembre	1	5
	Legnago-Montagnana	Id.	31	15
	Faenza Fognano	Gennaio	9	18
Rete Mediterranea.	Donnaz-Aosta	Luglio	5	48
	Latiano Mesagne	Agosto	25	8
	Venafro-Rocca Ravindola	Settembre	2	7
	Avellino-Prato Pratola	Id.	2	9
	Mesagne-Brindisi	Dicembre	30	16
	Sicignano Sala Consilina	Id.	30	41
Linea. Como-Varese-Laveno.	Varese-Laveno	Luglio	5	23
Linea. Camposampiero Montebelluna.	Composampiero-Montebelluna	Id.	21	28
Palermo-Corleone.	Palermo-Villafrati	Agosto	16	34
	Villafrati-Corleone	Dicembre	20	34
Arezzo-Fossato	Anghiari-Arezzo	Agosto	16	38
Linee. Ventoso-Reggio-Guastalla	Reggio-Bagnolo-Novellara	Ottobre	23	19
	Bagnolo-Correggio	Id.	23	8
			Totale	483

TARIFFE FERROVIARIE

(Cont., V. N. 20).

D

CONCESSIONI SPECIALI.

90. *Società proponente.* Mediterranea, 17 settembre 1886.
Oggetto della proposta. — Ribasso da L. 59.76 per tonnellata a L. 52.66 nel trasporto di tabacco greggio da Mannheim a Livorno Marittima pel transito di Pino colla ripartizione seguente sulle quote spettanti all'Amministrazione estera ed alla Mediterranea:
Alla Gottardbahn, km. 596, L. 30.39.
Alla Mediterranea, km. 411, L. 22.27.

Approvato con lettera 25 settembre 1886, N. $\frac{49034}{3083}$

91. *Id.* Adriatica, 21 settembre 1886.
Id. Estensione alla ditta Feltrinelli di Milano e Cavalieri di Villach (Carinzia) delle facilitazioni già ammesse a favore di altre ditte pei trasporti di legnami da costruzione in provenienza dall'Austria-Ungheria pei transiti di Cormons e Pontebba. Durata della concessione, dal 15 settembre al 31 dicembre 1886. Vincolo di un quantitativo minimo rispettivamente per ciascuna ditta di tonnellate 1300 e 1150.

Approvato con lettera 28 settembre 1886, N. $\frac{49393}{3117}$

92. *Id.* Mediterranea d'accordo coll'Adriatica, 11 settembre 1886.
Id. Proroga dal 1° ottobre 1886 al 30 settembre 1887 della concessione alla ditta Boin et Constantin per trasporti di birra in transito per l'Italia da Peri a Ventimiglia e consistente nell'abbuono della tassa di L. 0.051 a tonnellata e chilometro, cui vanno soggetti, per eccedenza di tara, i carri-ghiacciaia. Minimo di spedizione tonnellate 300 ed eventualmente per quest'anno 400.

Approvato con lettera 29 settembre 1886, N. $\frac{49773}{3138}$

93. *Id.* Adriatica, 26 settembre 1886.
Id. Riduzione pel trasporto di acqua potabile da Napoli a Manfredonia, accordando il prezzo di centesimi 28 anzichè 26 per vagone-chilometro, quale venne già concesso per altri simili trasporti, e ciò stante la sopratassa pel valico dell'Appennino. Inoltre diritto fisso normale ed imposta erariale del 2 per cento, ma coll'esenzione della tassa pel ritorno dei serbatoi vuoti.

Approvato con lettera 4 ottobre 1886, N. $\frac{50292}{3176}$

94. *Id.* Sicula, 11 settembre 1886.
Id. Concessione alla ditta Orlandi e C. pel trasporto di calce in partenza da Castrogiovanni, Giardini, Piedimonte e Giarre Riposto e diretta a Messina con destinazione definitiva alla Calabria, onde servire ai lavori di costruzione della linea Eboli-Reggio, e così pure per spedizioni di carbone per la cottura delle pietre calcari da Messina per le stazioni sopradette, col prezzo ridotto di L. 0.3825 per chilometro e vagone da 10 tonnellate, oltre al diritto fisso sul peso reale delle spedizioni. Durata della concessione 2 anni, con decorrenza retroattiva dal 1° aprile 1886; quantitativo minimo 1000 vagoni all'anno.

Approvato con lettera 8 ottobre 1886, N. $\frac{52162}{3262}$

95. *Id.* Mediterranea, 7 agosto 1886.
Id. Concessione alla ditta Vittorio Massiera di Ventimiglia per trasporti di legno d'erica da Ventimiglia stazione a Modane, confine, via Torino, accordandole per la durata d'un anno l'applicazione della tariffa speciale numero 108 p. v., serie *C*, senza vincolo, per ora, di un quantitativo minimo, ma con riserva di imporlo in avvenire alla stregua dei risultati che si otterranno.

Approvato con lettera 8 ottobre 1886, N. $\frac{52077}{3252}$

96. *Id.* Adriatica, 14 ottobre 1886.
Id. Estensione alla ditta Fratelli Weiss di Venezia della concessione fatta alla Società di Navigazione Generale per trasporti di vino proveniente dall'Oriente e dalla Grecia destinati alla Svizzera. Durata della concessione dal 1° ottobre 1886 al 30 aprile 1887.

Approvato con lettera 19 ottobre 1886, N. $\frac{54204}{2408}$

97. *Id.* Adriatica, 23 ottobre 1886.
Id. Uguale concessione alla ditta Semler e Gerhardt a decorrere dal 1° ottobre 1886 al 30 aprile 1887.

Approvato con lettera 28 ottobre 1886, N. $\frac{55553}{3516}$

98. *Id.* Adriatica, 10 ottobre 1886.
Id. Concessione alla ditta Clemente Triossi per trasporto di gusci di pignoli da Pisa a Ravenna, accordandole il

prezzo invariato per tutta la percorrenza di L. 0.0325 in luogo di quello della tariffa speciale n. 122, p. v., serie *C*, che da un massimo di L. 0.0510 scende a L. 0.0255, ed abbuonandole 1 lira sulla quota del diritto fisso, carico e scarico a cura della parte, e a condizione di un quantitativo annuo di 1000 tonnellate, e che i trasporti abbiano luogo a vagone completo per la portata del vagone.

Approvato con lettera 3 novembre 1886, N. $\frac{57585}{3579}$

99. *Id.* Adriatica, 16 ottobre 1886.

Id. Concessione alla ditta Cattorini per trasporti di acquavite dalle provincie meridionali all'Alta Italia, accordandole i prezzi della concessione Cirio e Garavaglia per trasporti di vino e mosto, ma coll'aumento di un centesimo e mezzo per tonnellata in relazione alla minore entità dei trasporti, essendo per questi di acquavite fissato il quantitativo minimo di 100 vagoni annui.

Approvato con lettera 3 novembre 1886, N. $\frac{57584}{3578}$

100. *Id.* Mediterranea, 4 novembre 1886.

Id. Concessione alla ditta E. Grimaldi pel trasporto da Napoli all'arsenale della Spezia di una gru del peso di circa 40 tonnellate smontabile in varii pezzi, accordandole il prezzo ridotto di L. 0.0612 a tonnellata e chilometro, oltre al diritto fisso di L. 0.51 a tonnellata, carico e scarico a cura delle parti.

Approvato con lettera 12 novembre 1886, N. $\frac{58741}{3687}$

101. *Id.* Adriatica d'accordo colla Mediterranea, 22 ottolbre 886.

Id. Riduzioni da applicarsi durante la presente campagna, e con effetto retroattivo dal 16 ottobre 1886, ai trasporti di zuccheri greggi dai transiti alpini e dagli scali marittimi alle raffinerie di Sampierdarena, Rivarolo Ligure, Sinigaglia e San Martino Buonalbergo per quantitativi minimi rispettivamente di 250, 500 ed oltre 500 vagoni.

Concessione alla Società Ligure-Lombarda ed a quella Italiana per la raffinazione degli zuccheri.

Approvato con lettera 19 novembre 1886, N. $\frac{55632}{3518}$

102. *Id.* Sicula, 23 ottobre 1886.

Id. Concessione alla ditta Panvini, accordandole il ribasso del 6 per cento sui prezzi ordinari di tariffa pel trasporto di circa 30 tonnellate di sughero da Termini Imerese a Castelvetrano, da effettuarsi nel termine di quattro mesi.

Approvato con lettera 6 dicembre 1886, N. $\frac{63249}{3962}$

103. *Id.* Mediterranea, 3 dicembre 1886.

Id. Concessione alla ditta Guillaume di Napoli ammettendo che alle spedizioni di ostriche indirizzate alla Francia (Mentone, Nizza, Cannes, Marsiglia, via Ventimiglia, e Lione e Parigi, via Modane) viaggianti coi treni diretti, vengano applicati i prezzi del servizio diretto italo-francese, senza l'aumento del 50 per cento, ed ai trasporti destinati a Genova, Sanremo, Torino, Milano e Bellaggio, quelli del servizio interno pure senza il detto aumento del 50 per cento fissato per le merci che viaggiano coi treni diretti.

Approvato con lettera 16 dicembre 1886, N. $\frac{64009}{4015}$

104. *Id.* Adriatica, 19 novembre 1886.

Id. Concessione alla ditta Rocca Eugenio pel trasporto di pietra da taglio da Trani a Taranto, ammettendo che alle spedizioni relative da effettuarsi nel termine di 18 mesi per un minimo di 7000 tonnellate, venga applicato il prezzo di L. 0.0325 a tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso e l'imposta del 2 per cento.

Approvato con lettera 24 dicembre 1886, N. $\frac{66278}{4147}$

105. *Id.* Adriatica, 23 dicembre 1886.

Id. Proroga a tutto il 1887 della concessione fatta precedentemente alla ditta Paolini Italiano (vedi n. 86) pel trasporto di sale marino dal porto alla stazione di Ancona a mezzo del binario di congiunzione.

Approvato con lettera 30 dicembre 1886, N. $\frac{67129}{4210}$

F

TARIFFE E LORO MODIFICAZIONI PER LE FERROVIE SECONDARIE.

8. *Società proponenti.* — Società concessionaria ferrovie Ventoso-Guastalla e Reggio-Carpi, in data 29 agosto 1886.

Oggetto della proposta. — Applicazione ai tronchi Reggio-Guastalla e Bagnolo-Carpi, costruiti a sezione ordinaria, delle tariffe, da considerarsi quali massimi agli effetti dell'art. 272 della legge sui lavori pubblici, stabilite per le tre grandi reti, ed approvate colla legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª.

Approvato con decreto 18 ottobre 1886, N. $\frac{49954}{3148}$

LE FERROVIE SVIZZERE NEL 1885

Ci è pervenuta la Statistica delle ferrovie svizzere nell'anno 1885, testè soltanto pubblicata, che forma il tredicesimo fascicolo di questa accuratissima pubblicazione del Dipartimento Federale delle Poste e Ferrovie. Non sarà discaro ai nostri lettori che ne rendiamo conto, fermandoci in particolare sui punti più importanti.

Come al solito, la materia è divisa in quattro parti: la prima comprende i quadri dimostranti lo sviluppo e l'estensione della rete delle strade ferrate svizzere; la seconda contiene i particolari tecnici, amministrativi e finanziarî; la terza è una statistica speciale delle ferrovie funicolari e delle tramvie; la quarta riguarda i raccordi esistenti fra le linee e gli stabilimenti industriali.

Si scorge da questo che il lavoro in esame si occupa delle *strade ferrate* nel più ampio senso della parola, cioè non solo delle ferrovie propriamente dette in tutte le varie loro specie, di grande o medio traffico, locali, a scartamento ridotto, funicolari, ecc., ma anche delle tramvie, siano esse a trazione animale o meccanica.

Durante il 1885 furono quasi insensibili le variazioni nella composizione della rete svizzera. Non vennero aperte nuove linee, ad eccezione della piccola funicolare di Berna, detta *Marzilibahn*, lunga m. 105, che conduce dall'Aar alla terrazza del palazzo federale. La lunghezza reale della rete fu quindi di chilometri 2844.467, mentre la lunghezza esercitata fu di 2968.318.

Attenendoci alla lunghezza effettiva di costruzione ed arrotondando le frazioni di chilometro, vediamo ch'essa va ripartita nel modo seguente:

Ferrovie normali . . .	Km.	2,667
» speciali	»	91
» funicolari . . .	»	4
Tramvie	»	25
Tratte di ferrovia su territorio svizzero esercitate da Amministrazioni estere . . .	»	58

Sotto la denominazione di ferrovie *speciali* sono comprese quelle che, o per lo scartamento ridotto, o per eccezionali pendenze, o per altre particolarità di costruzione si distinguono dalle *normali*, e sono destinate solo al trasporto dei *touristes*, oppure servono ad un limitato traffico locale.

Le ferrovie normali sono divise fra le sei grandi Società (Nord-Est, Svizzera Occidentale, Centrale, Jura-Berna Lucerna, Unione Svizzera e Gottardo), e cinque altre minori (Emmenthal, Seethalbahn, Tössthalbahn, Travers-St. Sulpice e Wädensweil-Einsiedeln). Delle prime sei, tutte, meno il Gottardo, hanno, oltre la rete pro-

priamente concessa, altre linee non di loro proprietà, di cui fanno l'esercizio. Eccone lo specchio:

Nord-Est:
Rete concessa Km. 542
» in esercizio » 108
Km. 650

Svizzera Occidentale:
Rete concessa Km. 577
» in esercizio » 17
» 594

Centrale:
Rete concessa Km. 330
» in esercizio » 64
» 394

Jura-Berna-Lucerna:
Rete concessa Km. 246
» in esercizio » 93
» 339

Unione Svizzera:
Rete concessa Km. 269
» in esercizio » 35
» 304

Gottardo (rete concessa)	»	240
Emmenthalbahn	»	38
Seethalbahn	»	42
Tössthalbahn	»	39
Travers-St. Sulpice	»	10
Wädensweil-Einsiedeln	»	16

Tutte queste ferrovie hanno lo scartamento di m. 1.435.

Delle ferrovie speciali indichiamo qui appresso lo scartamento e le rispettive lunghezze:

Ferrovia dell'Appenzell	(m. 1)	Km.	15
Lausanne-Echallens	»	»	14
Rigi-Kaltbad-Scheidegg	»	»	7
Tramelan-Tavannes	»	»	9
Arth-Rigikulm	(m. 1.435)	»	13
Rigibahn (Vitznau-Kulm	»	»	5
Rorschach-Heiden	»	»	6
Zurigo-Netliberg	»	»	9
Waldenburgerbahn	(m. 0.750)	»	13

In un paese montuoso come la Svizzera, è interessante vedere le altitudini sul livello del mare, raggiunte dalle strade ferrate, giacchè quote elevatissime si riscontrano, non solo lungo i valichi alpini e le ferrovie speciali di montagna, ma anche su parecchie altre linee. Così in apposito elenco si scorgono segnate tutte le stazioni, colla distanza dall'una all'altra e la rispettiva altitudine. Notiamo che i due sbocchi del tunnel del Gottardo, Airolo e Goeschenen, trovansi, il primo a 1144 metri, il secondo a 1109: vengono poi le stazioni di Convers a 1050, Crêt du Locle a 1018, Eplatures a 1017, Chaux-de-fonds a 994, Verrières a 933. Nella ferrovia del Rigi la stazione superiore (Kulm) è a 1749 m.

Fra le linee normali, quella che presenta più forti pendenze è la Wädensweil-Einsiedeln, la quale arriva al 50 per mille. Seguono la Seethalbahn che ha il 35 e la Tössthalbahn col 30 per 0|00, quindi il Gottardo ed il Jura-Berna-Lucerna col 27, sicchè quest'ultima è la pendenza che può dirsi massima per le linee di grande traffico. Tra le ferrovie speciali quella che presenta maggior pendenza è la Rigibahn (Vitzau-Rigikulm), che raggiunge il 250 per mille: viene dappresso la Arth-Rigi col 200, e si scende poi al 90 colla Rorschach-Heiden e fino al 30 colla Waldenburgerbahn.

Le locomotive in servizio furono 587 sulla rete normale con 2546 assi, sulla speciale 36 con 93 assi. Le carrozze sommavano a 1725 sulla prima, 85 sull'altra, i carri da merce 8970 e 118.

Quanto alle vetture, le Compagnie si mantengono fedeli al sistema americano (a corridoio centrale): la sola che abbia in prevalenza carrozze a compartimenti separati non intercomunicanti è la Svizzera Occidentale. Riguardo ai carri, si nota che aumentarono di 57, in confronto dell'anno precedente, senza che nuove linee siano state aperte.

Il percorso di questo materiale fu di Km. 17,815,863 per le locomotive, 97,232,486 per le vetture, e 201,690,740 pei carri.

I viaggiatori furono, in complesso, 24,182,156, ossia 8,368 per chilometro di linea, di cui il 32 1|2 per cento con biglietti ordinari, il 53 1|2 con biglietti d'andata e ritorno, ed il 14 a tariffa ridotta. Ripartendoli per classe, si ha l'1 1|2 per cento in prima, il 16 1|2 in seconda e l'82 in terza. La prevalenza di quest'ultima classe è dunque straordinariamente forte.

L'utilizzazione media dei posti offerti risulta del 30 per cento, il percorso medio per viaggiatore, di 22 chilometri.

Il movimento dei bagagli, bestiame e merci diede un totale di 7,492,797 tonnellate, con una media chilometrica di 2593 (contro 2546 avutasi nell'anno precedente). Il percorso medio di una tonnellata fu di 58 chilometri. Il quadro della specificazione delle merci dimostra che il quantitativo maggiore fu di derrate alimentari, le quali rappresentano il 27 1|2 per cento nel totale dei trasporti: seguono i commestibili col 21 per cento e i materiali da costruzione con quasi il 17.

Il risultato degli introiti fu il seguente;

Viaggiatori	fr. 28,950,766	ossia fr. 10,018	al chilom.
Merci e bagagli	» 40,340,747	» » 13,959	»
Introiti diversi	» 4,445,899	» » 1,538	»

il che dà un totale generale di fr. 73,737,412, con una media chilometrica di fr. 25,515. Questo totale d'introiti consta pel 42 0|0 dei prodotti del trasporto viaggiatori, pel 58 di quelli delle merci, proporzione notevole, in quanto il coefficiente dei viaggiatori è più elevato di quello che generalmente avvenga, almeno sulle linee di gran traffico.

Le spese incontrate sommarono a franchi 39,577,625, che rappresentano il 53.67 degli introiti, con una lievissima diminuzione in confronto dell'anno precedente, in cui erano state il 53.79. Le dette spese si ripartono come segue:

Amministrazione generale	fr. 2,266,881
Manutenzione e sorveglianza	» 9,757,535
Movimento e fraffico	» 10,536,337
Trazione e materiale	» 11,985,535
Diverse	» 5,031,337

La rendita media del capitale impiegato nelle ferrovie fu di quasi il 3 per cento (2,94). Primeggia, come sempre, la linea Zurigo-Lucerna che diede il 7 per cento; viene poi la rete Centrale col 4.15, l'Unione col 3.70, il Jura-Berna col 3.73, il Nord-Est col 3.31, infine la Suizzera Occidentale col 2.35. Fra le linee speciali tiene il primo posto quella da Vitznau al Rigi, il cui rendimento fu del 6.45 per cento.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Sappiamo che nella seduta di ieri del Comitato della Mediterranea, il signor comm. Massa ha comunicato che la questione della Galleria dei Giovi si avvia ad un felice scioglimento.

Il Governo avrebbe deciso di avocare a sè direttamente l'ultimazione delle opere più difficili e che furono causa dei ritardi fin qui lamentatisi nel proseguimento dei lavori, lasciando all'Impresa Ottavi di condurre a termine quelle altre opere per le quali non si appalesano gravi difficoltà.

La direzione dei lavori assunti dal Governo verrebbe affidata alla Mediterranea.

Gli arbitri nominati per definire le pendenze fra l'Impresa Ottavi e il Governo, si tramuterebbero in amichevoli compositori per la liquidazione dei compensi dovuti alla Impresa sulla base dei lavori già eseguiti.

><

Sappiamo che nella gara tenutasi il 31 scorso maggio presso la Direzione generale del Mediterraneo per la fornitura degli ultimi 870 carri del 3° migliaio i vari lotti rimasero aggiudicati, salvo l'approvazione del R. Ispettorato, come segue:

Carri coperti a due assi senza freno e loggetta, serie HB;
N. 130 alla Ditta fratelli Diatto di Torino.
» 130 » Miani Venturi e C. di Milano.
» 130 » Grondona Felice e C. di Milano.
» 260 alle officine di Savigliano.

Carri scoperti a due assi senza freno e loggetta serie L.
N. 100 alla Société Anonyme de Baume et Marpent di Haine Saint-Pierre.

Carri scoperti a due assi a sponde basse con freno a mano, serie NL:
N. 120 alla Société Anonyme « *La Métallurgique* » di Bruxelles.

><

Sappiamo pure che nell'altra gara, tenutasi il 2 andante, per la fornitura di N. 2000 assi montati per carri, classe 28, e di N. 10,000 molle di sospensione, di trazione e di repulsione per carri rimasero aggiudicatarie, salvo sempre l'approvazione del R. Ispettorato, le Ditte seguenti:

Assi montati:
N. 800 alla Ditta Dyle e Bacalau di Parigi.
» 800 » Van der Zypen frères di Deutz.
» 400 alle Aciéries du Rhin di Ruhrort.

Molle diverse:
Alla Ditta Tassara Filippo di Voltri, N. 3000 molle a balestra (sospensione) tipo *a*.
Alla Ditta Bochumer Verein di Bochum, N. 1000 molle a balestra (sospensione) tipo *a*, e N. 6000 molle a spira (trazione e repulsione), tipo *b*.

><

Riceviamo all'ultimo momento la notizia che il R. Ispettorato generale ha sanzionate le aggiudicazioni fatte dalla Mediterranea per la fornitura del 3° migliaio di carri.

><

Essendo già stato esaurito il procedimento per l'acquisto dei 3000 carri, sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, per porsi in grado di far fronte a tutti i bisogni dei Servizii, ha chiesto al Governo di addivenire all'acquisto di 500 carrozze viaggiatori e di 100 locomotive.

Siamo informati che nelle nuove carrozze viaggiatori vennero introdotti varii miglioramenti e comodità, specialmente nel materiale destinato da Torino e Milano a Roma, Napoli e Brindisi.

><

Da notizie che riceviamo da Messina ricaviamo che i lavori tutti del tronco Messina-Saponara (linea Messina-Patti-Cerda), eccezion fatta dalla Galleria Peloritana, saranno completamente ultimati nel periodo di tre mesi.

Lo scavo della Galleria Peloritana che ancora rimane a farsi supera di poco i 1000 metri; però è da notare che attualmente lo scavo di avanzata attraversa un terreno difficilissimo, ricco di sorgive ed in piena frana, sicchè occorreranno speciali provvedimenti per vincere le insorte difficoltà. Ciò malgrado, si ha fondata fiducia che verso la metà di ottobre prossimo possa aver luogo l'incontro delle avanzate, e che per la fin d'anno sia possibile di dar finita la Galleria.

><

Il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Ancona ha rimesso al R. Ispettorato generale delle ferrovie, per approvazione, due progetti di appalto per la fornitura del materiale fisso occorrente a completare l'armamento della ferrovie Ferrara-Ravenna-Rimini e diramazione Lavezzola-Lugo.

Il primo di detti progetti riguarda il materiale necessario pei tronchi Bastia-Alfonsine ed Alfonsine-Ravenna, e considera una spesa totale di L. 84,160.

Il secondo progetto riflette le provviste che necessitano pei tronchi Lavezzola-Conselice, Conselice-Massa Lombarda e Massa Lombarda-Lugo.

La spesa all'uopo preventivata rileva a L. 47,800.

><

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio è ben disposto a dare la sua approvazione alla proposta delle Amministrazioni ferroviarie per una tariffa di transito Anglo-Italo-Francese N. 466, p. v. pel trasporto delle scorze di china-china, delle locomotive non pesanti più di 5 tonnellate, e delle macchine agrarie, da Londra, Rouen, Dieppe, Le Havre, Jécamp, Honfleur, Trouville, e Caen a Milano e Torino.

><

Ci giungono da Lecco lagnanze di quei commercianti ed industriali per la insufficienza del materiale ferroviario messo a disposizione di quella Stazione. Noi raccomandiamo di buon grado all'Amministrazione ferroviaria i desideri del commercio di Lecco imperocchè trattasi di un centro importantissimo per produzione propria, in ispecie del ferro, e che riunisce eziandio in transito le correnti del traffico del Lago di Lecco, di parte del Lago di Como, della Brianza, di Valmadrera, della Valsassina e della Valtellina.

><

Sappiamo che la Camera di Commercio ed Arti di Udine ha presentata al Governo una memoria colla quale fa istanza perchè la decretata ferrovia Portogruaro-Casarsa-Gemona, raggiunta la terra di Spilimbergo sulla destra del Tagliamento, si faccia passare alla sinistra mediante un ponte, e ciò per ottenere un grande risparmio di spesa. — La Camera stessa poi insterebbe affinchè, quand'anche per ragioni finanziarie non si possa eseguire con la desiderata sollecitudine la ferrovia, venga presa in merito una sicura decisione la quale permetta di promovere altre opere locali che si coordinano col tracciato della ferrovia, fra cui specialmente quella della progettata tramvia a vapore da Udine a San Daniele.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che non sia il caso di applicazione di multa a danno della Impresa Industriale Italiana di Napoli di costruzioni metalliche, per ritardo della fornitura e posizione in opera delle travate metalliche lungo il primo tronco della ferrovia Siracusa-Licata da essa assunte in appalto con contratto del gennaio 1885.

><

Lo stesso Consiglio ha opinato:

a) che possano approvarsi gli atti di collaudo relativi ai lavori eseguiti dalla Impresa Saldarini per la costruzione delle case cantoniere lungo i tre primi tronchi della linea da Novara a Varallo, e che possa ammettersi a favore dell'Impresa stessa il maggior compenso proposto dal collaudatore.

b) che sia da respingersi il ricorso della Deputazione provinciale di Caserta contro il R. Decreto 18 marzo 1886, col quale veniva stabilito il riparto del contributo a carico delle provincie interessate nella costruzione della ferrovia di 1ª categoria da Eboli a Reggio.

><

Diamo lo stato di avanzamento, che si riferisce al primo dello scorso maggio, della Galleria di comunicazione fra le Calate del Porto di Genova e la ferrovia Ligure di Levante, denominata di San Tommaso.

Avanzamento degli scavi: piccola sezione m. 1094.30; ingrandimento in calotta m. 912.00; sezione completa m. 391.76.

Volume dello scavo: eseguito nel mese di aprile m. c. 2813; totale a tutto aprile m. c. 23,843; da eseguire m. c. 16,157.

Avanzamento della muratura: calotta, m. 849.05; piedritti m. 343.26.

Volume della muratura eseguita nel mese di aprile m. c. 844,00; totale a tutto aprile m. c. 5707; ancora da eseguire, m. c. 5093.

Galleria completa, eseguita m. 343.26; da eseguire m. 833.74.

Le nicchie sono in numero di 23, ancora tutte da eseguire.

><

Sappiamo che il Regio Ispettorato generale delle strade ferrate ha fatto notare alle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, come sarebbe opportuno che le nuove norme di recente concordate pei viaggi degli Impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato, abbiano ad essere possibilmente uniformi su tutte le linee, ivi comprese le strade ferrate secondarie.

Ci consta che sulla convenienza del preaccennato provvedimento le Società delle tre reti principali si sarebbero pronunziate in senso favorevole, facendo per altro notare gli inconvenienti che si manifesterebbero qualora si volesse istituire a questo riguardo un vero e proprio servizio cumulativo fra di loro e le Società secondarie.

Esse opinerebbero pertanto che l'applicazione della concessione potesse aver luogo unicamente in servizio interno di ciascuna ferrovia secondaria; e per raggiungere un tale scopo avrebbero manifestato l'opinione che convenga al Governo di concordare direttamente colle Società interessate i termini della concessione, stabilendo che i documenti siano, come adesso, rilasciati separatamente per il percorso su ciascuna ferrovia.

><

I Ministri d'Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici hanno firmato un decreto il quale stabilisce che agli effetti delle tariffe ferroviarie è autorizzata l'assimilazione dei « cuori di acciaio per ferrovie e tramvie » alle « rotaie per vie ferrate e tramvie » con la indicazione della classe V, e della tariffa speciale comune 116, serie F.

><

Altro decreto firmato dai preindicati signori Ministri stabilisce che agli effetti delle tariffe ferroviarie è approvata la estensione al trasporto delle locomotive agrarie delle due voci di tariffa relative al trasporto delle locomobili.

><

L'Ispettorato generale ha approvato il progetto presentato dalla Società esercente la rete Mediterranea, per l'ampliamento del fabbricato passaggieri e la costruzione d'un padiglione per cessi isolati nella stazione di Bruno (linea Alessandria-Cavallermaggiore), ed autorizzata la apertura della gara per l'appalto di tali opere.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione generale delle S. F. del Mediterraneo, l'Ispettorato governativo approvò in via definitiva le seguenti aggiudicazioni:

alla Ditta Policastro Giovanni di Corigliano le opere murarie e i movimenti di terra occorrenti alla costruzione di un ponte in ferro di 8 m. di luce al km. 131.200 da Taranto della linea Taranto-Reggio;

alla Ditta Vinci Paolo di Reggio Calabria i lavori di ampliamento del fabbricato passaggieri nella stazione di quella città.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione generale della rete Mediterranea;

L. 4250 per l'impianto di condotte destinate a provvedere d'acqua alcuni caselli della linea Bussoleno-Confine francese;

L. 5600 per l'impianto di una bilancia a ponte di 30 tonnellate nella stazione di Terzigno (linea Caserta-Torre Annunziata).

><

Gare indette dalla Società del Mediterraneo.

Appalto lavori di costruzione tende metalliche al fabbricato viaggiatori, cessi e lampisteria in stazione di Potenza. Le schede dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del giorno 16 andante. I lavori ammontano a lire 17,000, e verranno eseguiti per conto del Governo.

Appalto lavori di costruzione della copertura d'un tratto di cunetta fra il muraglione di sostegno del piazzale della stazione di Ventimiglia e la Gora Orengo. Le offerte dovranno pervenire non più tardi delle ore 10 ant. del 16 corrente. Importo dei lavori L. 1300.

Appalto lavori d'impianto di un nuovo magazzino pel materiale fisso a Torino P. N. Le schede di offerta dovranno essere consegnate per le ore 10 ant. del 14 corrente. Importo dei lavori L. 150,400 a carico dell'allegato B alle Convenzioni.

Appalto lavori di costruzione di muri di sostegno e cunette fra i km. 402+078.50 e 402+956.52 della linea Taranto-Reggio fra le stazioni di Brancaleone e Bianconovo. Le schede dovranno pervenire per le ore 10 del giorno 14 andante. Detti lavori ammontano a L. 30,000 a carico del Governo.

><

A sensi dell'articolo 15 del Capitolato di concessione della linea Novara-Seregno, la Società Anonima Concessionaria della ferrovia medesima ha chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici che vengano considerati, come mas-

simi, per gli effetti dell'articolo 272, della legge 20 marzo 1865 sui Lavori Pubblici, i prezzi delle tariffe e condizioni per le reti Mediterranea ed Adriatica, edizione 1° luglio 1885 e successive modificazioni approvate e da approvarsi.

In relazione della domanda succitata la Società predetta ha fatto istanza per essere autorizzata ad applicare sulla propria rete le tariffe pei viaggiatori colle basi indicate nella domanda stessa, e per i bagagli e le merci, le tariffe e condizioni approvate colla legge 27 aprile 1885, N° 3048. Visto poi che è imminente l'apertura all'esercizio del tronco da Novara a Busto, la Società medesima ha interessato il Ministero a volere per intanto autorizzare anche in via provvisoria l'applicazione delle preindicate tariffe.

><

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno provveduto per far conoscere a scanso di malintesi e di contestazioni l'interpretazione che si deve dare all'articolo 72 delle tariffe, in quanto concerne la tassazione dei veicoli da tramvia e dei vagoncini da sterro. A questo proposito veniamo poi informati che le Società predette abbiano domandato al Ministero dei Lavori Pubblici che gli schiarimenti relativi alla interpretazione del predetto articolo di tariffe vengano approvati per Decreto Ministeriale.

><

Ci consta che il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate ha fatto invito alla Direzione delle ferrovie della Sicilia, affinchè provveda del suo meglio a diminuire l'ingombro dei piani caricatori nelle stazioni dell'Isola, nelle quali si verificano considerevoli spedizioni di zolfo. E la Società predetta ha date le opportune disposizioni perchè, nel limite del possibile, sia ottemperato agli ordini governativi. Perchè, però, il servizio possa procedere colla voluta regolarità, sarebbe mestieri aumentare ancora la dotazione di carri della rete, senza di che, malgrado tutta la buona volontà dell'Amministrazione ferroviaria, non si potrà ottenere che un servizio incompleto, ad onta della pronta utilizzazione del materiale, e del servizio speciale di treni di andata e ritorno che si effettua nel periodo dei maggiori trasporti.

><

Nell'adunanza ieri tenutasi dal Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1° Colla Ditta Bolckon, Vaughan C. L. di Londra per fornitura di N. 3313 rotaie in acciaio fuso Bessemer o Martin, di diversi modelli e tipi;

2° Colla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano per fornitura di 22 scambi semplici, 1 scambio triplo ed 1 intersezione obliqua;

3° Collo Stabilimento metallurgico di Piombino per fornitura di N. 7004 stecche in acciaio per armamento e N. 22191 piastre di ferro pure per armamento;

4° Colla Ditta Pallavicini-Durazzo di Genova per acquisto terreno occorso pei lavori di ampliamento della stazione di Pegli;

5° Colla Ditta Pozzi Giuseppe di Milano per fornitura di N. 14,410 chiavarde e di N. 82,025 arpioni di ferro;

6° Colla Ditta Vittorio Cantoni e C. di Roma per fornitura di 1356 pezzi speciali di legno quercia e rovere per scambi e crociamenti;

7° Colla Ditta Miani, Venturi e C. di Milano per fornitura di due gru da pesi fisse della portata di 6 tonnellate;

8° Colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente per fornitura di N. 12,000 bolloni e spine speciali di ferro per apparecchi e meccanismi;

9° Colla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano per fornitura di un serbatoio di lamiera a fondo sferico e relativi accessori;

10° Colla Ditta Anzani Anselmo di Roma per appalto lavori di ampliamento della biglietteria nella stazione di Roma;

11° Colla Società Anonima dei consumatori di gazluce in Torino per la fornitura di gaz per l'illuminazione della stazione di Torino P. S. e parte di quella di P. N., degli uffici ferroviari e delle nuove officine;

12° Colla Società Italiana per il gaz in Torino per fornitura di gaz per l'illuminazione di parte della stazione di P. N. e delle nuove officine.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole al progetto di allacciamento della ferrovia Parma-Spezia con la linea ligure; al progetto di tettoia metallica per la stazione di Cagliari della linea Cagliari-Isili (per la parte tecnica); alla soppressione del passaggio a raso nella stazione di Chivasso, all'estremità nord della nazionale N.28, e costruzione di un cavalcavia; ed alla perizia addizionale per ampliamento della banchina presso la stazione ferroviaria marittima di Venezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — Il 21 giugno alle ore 10 ant. presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la R. Prefettura di Forlì si addiverrà all'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Rubicone-Rimini della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini in provincia di Forlì, compreso fra la progressiva chilometrica 34,596, a partire da Ravenna, ed un punto posto a metri 41 dal piede esterno dell'argine sinistro del fiume Marecchia presso Rimini, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento della via e dei meccanismi fissi dello stazioni, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 1,390,000.

I lavori dovranno essere compiuti in dodici mesi.

La cauzione provvisoria è fissata in lire 60,000 ed in lire 120,000 quella definitiva.

Il termine per le offerte di ribasso è fissato a 15 giorni.

Ferrovia Salerno-San Severino. — Il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate avvisa che l'incanto indetto pel 2 giugno corr. per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco Fratte-Capezzano della ferrovia Salerno-San Severino, compreso fra le progressive 2.966.27 e 6,518.34 e quindi della lunghezza di metri 3,552.07 circa, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento della via e dei meccanismi fissi per le stazioni, giusta l'avviso d'asta del 12 maggio scorso, n. 88, resta temporaneamente sospeso.

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle ferrovie del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa:

a) il progetto pei lavori provvisori di ripristino della linea Genova-Ventimiglia, interrotta in vari punti del tronco Loano-Alassio. Spesa L. 200,000;

b) il preventivo dei lavori occorrenti per l'impianto del servizio merci e per la costruzione di marciapiedi nella stazione di Capalbio sulla linea Pisa-Roma. Spesa L. 68,000.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale delle ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministro dei lavori pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Costruzione d'una scogliera a difesa del ponte Paglia km. 133+907, linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze, lire 70,800.

Vagliatura e ricarico della massicciata del binario nel tronco Poggio Mirteto-Orte, L. 464,000.

La Direzione stessa ha rassegnato alla approvazione governativa la proposta per il rifacimento in acciaio con rotaie da m. 9 sul tronco Pescia-Altopascio, della linea Firenze-Pistoia-Pisa, e di n. 5 deviatoi semplici in ferro per le stazioni di Pescia e Monte Carlo San Salvatore. La spesa all'uopo occorrente ammonta in totale a L. 273,000.

La medesima Direzione ha anche presentata altra proposta pel rifacimento con rotaie da m. 9 in acciaio, di binari armati con rotaie da m. 6 in ferro e di n. 3 deviatoi lungo la linea da Bologna a Pistoia, per il qual lavoro è prevista la spesa di L. 39,600.

E finalmente presentò una proposta per la costruzione di una scogliera a difesa del ponte Paglia al km. 133.907 della linea Orte-Chiusi-Terontola, col preventivo della spesa all'uopo occorrente in L. 70,800.

Ferrovie Sicule. — La Società delle strade ferrate della Sicilia ha compilati e sottoposti alla approvazione governativa: progetto per parziale demolizione e ricostruzione della muratura di rivestimento della galleria di Lenara, lungo la linea Palermo-Porto Empedocle; progetto per il prolungamento del piano caricatore e del binario tronco nella stazione di Muglia. Il preventivo della spesa occorrente pei lavori considerati nel primo di detti progetti, ammonta a L. 106,810; l'importo dei lavori compresi nel secondo progetto rileva a L. 9,570.

Ferrovie Sarde. — Ecco alcune notizie sui lavori di costruzione della linea da Cagliari ad Isili, la quale misura la lunghezza di m. 81,460.

Le espropriazioni per l'occupazione definitiva dei terreni sono in via di ultimazione; i lavori dei movimenti di terra sono quasi compiuti nei primi sette chilometri e molto sviluppati in tutto il restante della linea; procedono attivamente i lavori delle opere d'arte e segnatamente di quelle minori, delle quali già ne sono ultimate 48, ed in corso di costruzione 31; di opere speciali vennero intrapresi N. 2 ponti in ferro della luce di m. 15, ed un viadotto in quattro aperture di m. 10 caduna; anche i fabbricati delle stazioni procedono attivamente; è incominciato il rivestimento in muratura della calotta della galleria Soleminis e procedono regolarmente gli scavi di avanzata. Trovansi già in provvista mc. 8800 di ghiaia e N. 16,000 traversine per l'armamento.

La Società ha poi posto mano agli studi definitivi dei tre tronchi in cui è divisa la linea Isili-Sorgono, cioè: Isili-Laconi, Laconi-Meana e Meana-Sorgono. E siccome il Governo, nell'approvare il progetto di massima della linea, si è riservata la facoltà di ordinare nuovi studi per un tracciato diverso della linea stessa nel tratto da Meana a Sorgono, così la Società predetta a risparmio di tempo e di spesa ha interessato il Ministero dei lavori pubblici a prendere le proprie determinazioni in ordine al nuovo tracciato che si era riservato di far studiare.

Viadotto e ponte ferroviari. — Si sono attivati vivamente i lavori del ponte di servizio pel viadotto in ferro sull'Adda, per la linea Bergamo-S. Pietro Seregno.

Questo viadotto che si compone di un arco metallico di m. 150 di corda sopportante una travata rettilinea a doppio uso per la ferrovia e strada provinciale, è certamente opera grandiosa e riescirà di lustro alla scienza e alla industria nazionale.

Ideatrice e costruttrice del viadotto è la nota Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

Ci scrivono poi da Cremona che sono pure cominciati i lavori del ponte di servizio per la costruzione del grande ponte sul Po presso quella città ad uso anche questo della ferrovia Parma-Cremona e della strada provinciale, assunto dalla stessa Società delle Officine di Savigliano.

Ferrovia Portogruaro-Casarsa. — La costruzione della ferrovia da Portogruaro a Casarsa procede con discreta alacrità ed in modo lodevole. I movimenti di terra sono sviluppati su buona parte del tronco ed i lavori murari per la costruzione dei manufatti, solo da poco tempo iniziati, procedono con costante energia. Le provviste non fanno difetto, sicchè tutto porta a ritenere che i lavori della linea della quale trattasi saranno lodevolmente proseguiti dalla impresa costruttrice.

Ferrovia Genova-Rivarolo. — Il Consiglio comunale di Cornigliano, ha emesso un voto di plauso pel progetto del signor Francesco Bruzzone, di una linea direttissima Rivarolo-Genova, complemento della Genova-Asti.

L'attuazione di questa linea, che non costerebbe che 3 milioni, avvicinerà, costrutta, la linea principale Torino a Genova di 19 chilometri, Asti di 20 ed Acqui di 61, mentre diminuisce la distanza tra Genova e Rivarolo del 50 per cento ed apre una nuova via ai treni che devono arrivare o partire dal porto. La mitissima pendenza (9,80 00/00), la bontà del percorso rettifilo col nuovo ponte obliquo sul Polcevera sono pregi non meno importanti del progetto del signor Bruzzone.

Il progetto venne inviato al Ministero dei lavori pubblici.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Nella sessione primaverile del Consiglio federale, terminata il 30 aprile u. s., furono, tra l'altre, accordate le concessioni per una ferrovia ad ingranaggio da Bönigen alla Schynige Platte ed una ferrovia a scartamento ridotto da Bönigen a Zollhaus o Lauterbrunnen e Grindelwald.

La prima, lunga Km. 7.23, avrebbe il suo punto di partenza in Bönigen, vicino alla Stazione della linea detta del Bödeli, che, passando per Interlaken, congiunge i due laghi di Thun e di Brienz. L'altezza da superare è di m. 1,140, con pendenza media del 20 e masssima del 23 per cento. Lo scartamento sarà di 1 metro e il raggio minimo delle curve di m. 80. Il materiale rotabile sarà simile a quello del Rigi. Il costo di costruzione è preventivato in fr. 2,200,000, ossia fr. 304,300 al chilometro. Il prezzo sarà di fr. 6 per la salita, 4 per la discesa. Le spese d'esercizio si calcolano in cifra tonda a 77,000 fr. (2000 treni × 8 Km. = 16000 treni-chilometri a fr. 4.80).

La seconda linea misura Km. 12,6 da Bönigen o Zollhaus a Zweilütschinen e Lauterbrunnen; Km. 11,8 la biforcazione da Zweilütschinen a Grindelwald. Sulla prima tratta la pendenza massima è del 40 per mille; sull'altra vi sono pendenze più forti, dal 53 fino al 120, per il che sopra un percorso di circa 3 Km. s'intende applicare il sistema ad ingranaggio. Anche qui lo scartamento è di 1 m. e il raggio minimo di 80 m. Il costo di costruzione fu presunto in fr. 1,200,000 per la prima linea e fr. 1,600,000 per la diramazione; le spese in fr. 85,000 (6,750 al Km.) e rispettivamente 84,000 (7,100 al Km.). La tariffa sarebbe stabilita come segue: da Bönigen a Zweilütschinen e Lauterbrunnen 1ª classe fr. 2.60, 2ª cl. fr. 1.55; da Zweilütschinen a Grindelwald 1ª cl. fr. 2.40, 2ª cl. fr. 1.45.

Ferrovie Francesi. — Nel decorso anno 1886 la lunghezza delle linee ferroviarie esercitate in Francia, sia dallo Stato che dalle diverse Compagnie, era di chilometri 31,360, con aumento di 850 chilometri a fronte del 1885. I prodotti ottenuti dal traffico durante l'anno decorso ascesero complessivamente a fr. 1,007,137,227 presentando una diminuzione di 21 milioni in confronto dei prodotti avuti nel 1885. Il medio prodotto per giornata-chilometro fu di franchi 90 nel 1886, mentre era stato di fr. 94 nel 1885.

Ferrovie tedesche e austro-ungariche. — Il *Fremden-Blatt* riferisce da una statistica ferroviaria tedesca che nell'anno 1885 le ferrovie della Germania avevano una lunghezza totale di 36,957 km., e quelle dell'Austria-Ungheria di 21,629 km.; delle prime erano forniti di doppio binario 10,958 km., ossia il 29,65 per cento; delle seconde soltanto 1976 km., ossia il 9,13 per cento.

Erano forniti di traverse di ferro in Germania 11,750 km. di ferrovie, in Austria-Ungheria soltanto 144 km.

Le ferrovie della Germania avevano in esercizio in detto anno 12,396 locomotive, 22,608 carrozze per viaggiatori e 250,545 carri-merci; quelle dell'Austria-Ungheria 4439 locomotive, 8760 carrozze per viaggiatori e 100,925 carri-merci.

Ferrovie Austro-Ungheresi. — La Direzione della Società Austro-Ungherese delle ferrovie dello Stato annuncia che a partire dal 1° luglio 1887 la imposta di circolazione sulle ferrovie ungheresi è portata dal 3 al 5 0[0. Ne risulterà un aumento della maggior parte delle tariffe di trasporto dall'Ungheria e delle tariffe locali. Il caso si presenterà per il traffico della Germania per l'Austria e l'Ungheria verso i porti dell'Adriatico e, in generale, per il traffico dell'Ungheria coll'Austria da una parte e l'estero dall'altra.

La rete dello Stato Danese nel 1885-86. — La re e dello Stato Danese, che è amministrata da una Direzione generale dal 1° ottobre 1885, aveva alla fine dell'esercizio 1885-86, cioè al 31 marzo 1886, una estesa di km. 1,519 dei quali 391 nel Seeland e 1,128 nel Jutland e nella Fionia. Il costo delle ferrovie dello Stato non è sempre lo stesso a causa della natura dei luoghi. È in generale meno elevato nel Jutland che nel Seeland. In media ammonta a 110,000 fr. per km. nella prima di queste provincie, ed a 185,000 nella seconda. Nel 1885-86 la rete dello Stato Danese disponeva di un materiale rotabile componentesi di 222 locomotive, di 681 vetture viaggiatori e di 3,472 vagoni merci, i quali hanno trasportato 7,582,119 viaggiatori per una lunghezza media di 30 km., e tonn. 1,278,756 di merci per un percorso medio di 64 km. I prodotti totali hanno raggiunto la cifra di fr. 17,776,517. Il prodotto medio fu di 4 centesimi per viaggiatore-kilom. e di 8,4 centesimi per tonnellata-kilometro. Le spese totali ammontarono a fr. 14,306,758. Esse furono del 70,7 0[0 sui prodotti delle ferrovie del Seeland e del 89,6 0[0 sui prodotti della rete dello Stato del Jutland e della Fionia. I prodotti netti delle prime furono di fr. 2,514,808, ossia 3,48 0[0, e quelli delle seconde di fr. 954,951, ossia 0,77 0[0 del capitale di primo impianto.

Ferrovie dell'America del Sud. — Il progetto di una ferrovia internazionale che congiunga le due capitali del Plata, progredisce celeremente, e dà a sperare abbia a concretarsi in breve. La distanza che intercede fra Montevideo e Buenos Ayres, e che oggi si percorre per la via fluviale in circa 11 ore di piroscafo a tempo normale, con più però il gravissimo incomodo dell'imbarco e sbarco, colla ferrovia progettata si dovrebbe compiere in sole cinque ore.

La maggior difficoltà nella costruzione della linea era il fiume Uruguay. Questo si sarebbe deciso di passarlo con un manufatto, misto di un viadotto e di un ponte girante, che permetta la libera navigazione nel fiume. Esso sarà passato all'altezza di Higueritas, dove il fiume si restringe maggiormente, fra la punta del Carbon (Repubblica Argentina) e la punta di Caphecò (Repubblica d'Uruguay). Il passaggio del Paranà si farà egualmente nel punto più stretto, e quindi in condizioni di non maggiore difficoltà.

È probabile che questo progetto sia quanto prima trattato simultaneamente dal Parlamento Uruguayano e dal Congresso Argentino.

Notizie diverse

Biglietti d'andata e ritorno. — Le tre grandi Amministrazioni Ferroviarie del Regno hanno concesse le seguenti facilitazioni ai portatori di biglietti di andata e ritorno:

1. Per l'ultimo convoglio utile pel ritorno è considerato in ogni caso quello che non essendo eccettuato in forza dei regolamenti in vigore, e che non obbliga a fermate intermedie tranne quelle necessarie dalla coincidenza dei convogli e dalla combinazione degli orari, parte prima della mezzanotte od alla mezzanotte che segua la scadenza del biglietto, senza riguardo all'ora del suo arrivo a destinazione.

2. Il cambiamento di classe può essere domandato dal viaggiatore con biglietto di terza classe per effettuare il viaggio di ritorno con un convoglio avente carrozze soltanto di prima e seconda, anche se tale convoglio è posteriore all'ultimo con carrozze di terza.

3. Sono conferite ai viaggiatori con biglietti di andata-ritorno le seguenti facoltà:

Nell'andata: Di terminare il viaggio ad una stazione qualunque che preceda quella di destinazione indicata sul biglietto;

Nel ritorno: *a*) Di partire da una qualunque stazione intermedia della percorrenza, indicata dal biglietto di ritorno, abbia o non abbia avuto termine alla stazione stessa la corsa di andata;

b) Di terminare il viaggio ad una stazione precedente quella di destinazione indicata dal biglietto di ritorno.

In tutti i casi, nella scelta dei treni, debbono però osservarsi le prescrizioni relative al divieto di servirsi di quelli che non hanno fermata alla destinazione indicata dal biglietto stesso.

Pacchi postali per l'estero. — L'Amministrazione portoghese ha notificato di avere attuato il servizio internazionale dei pacchi con dichiarazione di valore non eccedente la somma di lire 500, soggiungendo che tale cambio sarà eseguito per ora *esclusivamente a mezzo dei piroscafi germanici tra Amburgo e Lisbona.*

Conseguentemente dal 1° del prossimo giugno gli Uffizi postali sono autorizzati ad accettare pacchi con dichiarazione di valore diretti nel Portogallo, nell'isola di Madera e nelle Isole Azzorre alle seguenti condizioni:

1. Che ne sia pagata anticipatamente per ogni pacco la tassa di francatura di:

Lire 3 50 se diretto nelle provincie continentali del Portogallo;
» 4 » se diretto nell'isola di Madera;
» 4 50 se diretto nelle isole Azzorre.

2. Che sia pagata pure anticipatamente la tassa di assicurazione in ragione di cent. 30 per ogni 200 lire o frazione di 200 lire dalla somma del valore dichiarato.

3. Che ogni pacco sia accompagnato da due dichiarazioni in dogana compilate in lingua francese.

La spedizione dei pacchi di valore suddetti avrà luogo esclusivamente per la via di Svizzera e di Germania coi piroscafi tra Amburgo e Lisbona.

Rotaie a suola e traverse metalliche. — In Inghilterra si discute molto, presentemente, circa la questione della sostituzione della rotaia a suola alla rotaia a doppio fungo, la quale fin qui ha primeggiato su tutte le altre nelle costruzioni delle ferrovie inglesi. Non vi ha dubbio che la rotaia a suola offre grandissimi vantaggi, mentre quella a doppio fungo ha perduto, come la pratica ha dimostrato, la principale e forse la sola sua ragione d'essere che pel passato la rendeva preferibile, cioè la possibilità di far servire la parte collocata in principio contro il cuscinetto, dopo che la parte superiore si era consumata. Fu riconosciuto che i due funghi si consumano presso a poco in modo uguale. Tuttavia la rotaia Vignole non ebbe sino ad ora gran successo in Inghilterra, la patria della industria siderurgica e delle ferrovie.

Ognuno sa che la rotaia Vignole, mercè la larghezza della sua base e la facilità di adattamento della sua suola alla traversa, presenta dei seri vantaggi.

D'altra parte è mestieri riconoscere che il peso del cuscinetto e dei congegni che lo fissano dà maggiore stabilità alla via a motivo dell'aumento di peso ed assicura allo scartamento delle rotaie una stabilità più invariabile; ma, in quanto al peso, la rotaia Golia ideata dal signor Saudberg soddisfa ad ogni esigenza, pur conservando tutte le qualità della rotaia Vignole; e nell'istessa maniera che si può fissar meglio la rotaia a suola della rotaia a doppio fungo, si può arrivare ad un sistema di adattamento che assicuri allo scartamento tutta la stabilità necessaria.

L'impiego delle traverse metalliche si presta soprattutto nelle prove di nuovi sistemi di rotaie che offrano la più grande sicurezza sotto questo punto di vista, ed è appunto in Inghilterra che l'impiego delle traverse metalliche gua-

dagna ogni giorno terreno. In Francia pure le grandi Compagnie ferroviarie sono in massima decise ad esperimentare su vasta scala queste ultime traverse.

Il telefono nel Belgio. — Da diversi giorni il telefono funziona fra Bruxelles e Verviers, tra gli abbonati della rete telefonica di Liegi e quelli della Compagnia belga del telefono Bell a Bruxelles. Per raggiungere tale scopo il dipartimento dei telefoni dello Stato ha sostituito, mediante un doppio circuito, parte in rame indurito, parte in bronzo fosforoso, gli antichi conduttori in ferro delle linee telegrafiche precedentemente destinate alle comunicazioni telefoniche fra le due città. Il risultato fu dei più soddisfacenti, e gli abbonati potranno ora comunicare direttamente dalle case loro.

La trasmissione della voce fra Bruxelles e Verviers coll'intermediario dei conduttori a base di rame è assai più intensa e più netta della trasmissione per mezzo dei fili di ferro fra Bruxelles ed Anversa, sebbene la distanza fra Bruxelles e Verviers sia di 125 chilom. e quella da Bruxelles ad Anversa di 44 solamente. Ecco un'altra nuova prova che nell'avvenire il rame dovrà fatalmente sostituire il ferro e l'acciaio come conduttore elettrico.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		Maggio 28	Giugno 4
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 785,50	778,50
» »	Mediterranee	» 621,50	623
» »	Sicule	» 592	605
» »	Sarde (preferenza)	» —	285
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 410	405
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 554	554
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 308	308
» »	Novara-Seregno	» 257	257
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» »	» 2ª emiss.	» 320	320
» »	Centrale Toscana	» —	538
» »	Meridionali	» 328,50	323
» »	Sarde, serie *A*	» 321	322
» »	» serie *B*	» 324	324
» »	» 1879	» 325	325
» »	Pontebba	» 488	487,50
» »	Nord-Milano	» 286	286
» »	Meridionali Austriache	» 303	300

CONVOCAZIONI.

Società Anonima concessionaria della Ferrovia Mantova-Modena. — Assemblea generale ordinaria pel 30 giugno, alle ore 3 pomeridiane nel locale della Società.

Ferrovie economiche di Schio. — Assemblea generale ordinaria pel 15 giugno, alle ore 1 pom. nella sala municipale.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Torino (6 giugno, ore 2 pom., 1ª asta). — Appalto per la sistemazione e tombinatura della strada della Villa della Regina. Importo L. 31,000. Cauzione L. 3100; deposito per spese L. 800.

Provincia di Torino (7 giugno, ore 10 antim., unico e definitivo). — Appalto delle opere di adattamento di locali a caserma dei RR. Carabinieri nel palazzo provinciale Roncaz in Aosta, e di costruzione di una scuderia ad uso della caserma stessa. Importo L. 7500. Lavori ultimati entro 3 mesi. Cauzione provvisoria L. 500; definitiva L. 1000.

Provincia di Torino (10 giugno, ore 10 antim., fatali). — Appalto delle opere di sistemazione del tronco di strada provinciale Carmagnola-Villastellone, provvisoriamente deliberato per L. 78,213 in seguito all'offerto ribasso del 10,10 0[0.

Municipio di Roma (10 giugno, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori relativi alla costruzione di un muro con sovrapposta ringhiera in ferro. Importo L. 12,250. Lavori ultimati in 100 giorni. Cauzione provvisoria L. 600; definitiva L. 1300. Deposito per spese L. 400.

Direzione del Genio Militare, Milano (11 giugno, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione del nuovo tiro a segno per il presidio di Milano. Importo L. 212,000. Lavori compiuti in 360 giorni. Deposito L. 21.000.

Prefettura di Salerno (13 giugno, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco del Fossato Maggiore compreso fra m. 279.74 a monte del ponte Cutura e m. 182 a monte del ponte Zerro e della Lontrara San Giovanni nella bonifica del Vallo di Diano. Importo ridotto L. 48,130.80. (Vedi N. 19 del *Monitore*).

Provincia di Capitanata (13 giugno, ore 10 antim., 2 asta per deserzione del primo incanto). — Appalto riguardante la sistemazione di nove strade nell'interno di questo abitato, denominate via Cialdini, via Consalvo, via Grande (sezioni Cavour e Piazza), via San Giuseppe, via Trinitapoli, prolungamento di via Ofanto e Pellico e vie traverse lateralmente al Largo Municipio. Importo L. 59,482.98. (V. N. 20 del *Monitore*).

Municipio di Venaria Reale (13 giugno, ore 3 pom., 1ª asta). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti per il riordinamento e ampliamento dei locali per gli uffici municipali. Importo L. 13,500. Lavori compiuti in 5 mesi. Deposito, il decimo dell'ammontare, od una rendita di L. 100 del Debito Pubblico. Deposito per spese L. 400. Fatali 23 giugno, ore 3 pom.

R. Fonderia di Torino (14 giugno, ore 4 pom., unico e definitivo). — Appalto per la provvista di chilogrammi 25.000 di zinco in pani. Importo L. 11,250. Cauzione L. 1,200. Termini per la consegna giorni 40.

Provincia di Torino (16 giugno, ore 10 antim., 2ª asta). — Appalto del ricarico delle gittate di massi a difesa delle fondazioni dei ponti sul Po presso Moncalieri e presso Carignano. Importo ridotto L. 9962. Cauzione provvisoria L. 500; definitiva L. 1000.

Municipio di Ferrara (20 giugno, ore 12 meridiane, 2ª asta per deserzione del primo incanto). — Appalto per la fornitura della ghiaia occorrente per la manutenzione delle strade esterne di città pel triennio 1887-90. Importo L. 248.975.34. Cauzione provvisoria L. 2500; cauzione definitiva il decimo.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di ferramenta per conto della Società Anglo-Romana del gas di Roma.

Prefettura di Ferrara. — L'appalto per la costruzione di una scogliera con nucleo di materiali da campagna a presidio della scarpa subacquea a destra del Po di Goro, nell'asta del 26 maggio a Ferrara fu aggiudicato al signor Almagià ingegnere Icilio, domiciliato a Padova, via Riviera S. Mattia, N. 3617, per L. 33,837.30. (Vedi N. 20 del *Monitore*).

Prefettura di Trapani. — L'appalto per la costruzione e sistemazione della strada comunale obbligatoria S. Marco Tangi Ballata, nell'asta del 16 maggio a Trapani fu aggiudicato al signor Mario Marrone fu Leonardo, domiciliato a Trapani, via del Teatro, per L. 109,110.12. (V. N. 19, 15 e 11 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Reggio Calabria. — L'appalto per le opere provvisorie occorrenti alla riparazione e sistemazione del tronco della strada nazionale N. 62 fra Bagnara e Villa S. Giovanni, nell'asta del 25 maggio andò deserto, rimanendo quindi definitivamente aggiudicato al signor Baresi fu Giovanni per L. 82,434.35. (V. N. 15 del *Monitore*).

Prefettura di Pavia. — L'appalto pel ricarico sulla destra del Ticino, argine Rottino, nell'asta a Pavia fu aggiudicato al signor Rizzi Luigi, domiciliato a Piacenza, per L. 13,982.91.

Prefettura di Padova. — L'appalto per la riduzione dei locali per le scuole di patologia, ecc., nell'asta a Padova fu aggiudicato al signor Cavazzana G. B., domiciliato a Padova, per L. 13,286.

Prefettura di Messina. — L'appalto per il collocamento in opera di 108 massi artificiali ed altre opere nel porto di Messina, nell'asta del 18 maggio a Messina fu aggiudicato al signor Vita Francesco, domiciliato a Messina, per L. 46,825.07.

Direzione del Genio Militare di Cuneo. — L'appalto per la sistemazione del panificio militare a S. Chiara in Savigliano, nell'asta del 20 maggio a Cuneo fu aggiudicato al signor Casaccia Giovanni B., domiciliato a Savigliano presso l'Amministrazione municipale, per L. 15,730.45.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

14ª Decade — Dall'11 al 20 maggio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	1.011.934 70	46.922 11	281.729 54	1.207.025 31	28.278 30	2.575.889 96	3.980 00	647 21
1886	748.832 90	37.485 46	261.506 60	1.185.760 87	27.904 18	2.261.490 01	3.980 00	568 21
Differenze nel 1887	+ 263.101 80	+ 9.436 65	+ 20.222 94	+ 21.264 44	+ 374 12	+ 314.399 95	»	+ 79 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	12.693.427 34	614.344 45	3.822.932 33	16.913.643 31	423.608 29	34.467.955 72	3.980 00	8.660 29
1886	11.257.230 25	555.333 52	3.337.097 69	16.419.393 51	455.343 53	32.024.398 50	3.980 00	8.046 33
Differenze nel 1887	+ 1.436.197 09	+ 59.010 93	+ 485.834 64	+ 494.249 80	— 31.735 24	+ 2.443.557 22	»	+ 613 96
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	42.274 15	765 50	3.496 30	41.689 40	764 90	88.990 25	722 00	123 26
1886	25.593 60	412 55	1.794 15	12.972 42	842 84	41.615 56	490 00	84 93
Differenze nel 1887	+ 16.680 55	+ 352 95	+ 1.702 15	+ 28.716 98	+ 77 94	+ 47.374 69	+ 232 00	+ 38 33
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	437.610 05	9.518 88	51.329 31	314.674 68	12.420 47	825.553 39	708 93	1.164 51
1886	267.058 70	4.636 53	20.520 91	134.718 72	9.142 93	436.077 79	441 21	988 37
Differenze nel 1887	+ 170.551 35	+ 4.882 35	+ 30.808 40	+ 179.955 96	+ 3.277 54	+ 389.475 60	+ 267 72	+ 176 14

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO		
	1887	1886	*Differenze* nel 1887	1887	1886	*Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.298 00	2.378 15	— 80 15	27.281 55	27.233 90	+ 47.65
Merci	713 25	409 40	+ 303 85	10.052 92	8.007 10	+ 2.045 82
Introiti diversi	102 10	88 00	+ 14 10	1.681 75	199 25	+ 1.482 50
Totali	3.113 35	2.875 55	+ 237 80	39.016 22	35.440 25	+ 3.575 97

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

32ª Decade — Dall'11 al 20 maggio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	116.397 16	2.349 35	3.220 68	102.786 78	2.119 92	226.873 89	606 00	374 38
1886	112.914 85	2.186 29	10.108 57	100.783 65	1.754 20	227.747 56	606 00	375 82
Differenza nel 1887	+ 3.482 31	+ 163 06	— 6.887 89	+ 2.003 13	+ 365 72	— 873 67	»	— 1 44
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 MAGGIO.					
1886-87	3.436.591 70	75.240 99	347.938 20	3.540.667 29	69.196 61	7.469.634 79	606 00	12.326 13
1885-86	3.199.071 30	71.412 66	319.041 35	3.455.657 97	67.242 21	7.112.425 49	606 00	11.736 68
Differenza nel 1887	+ 237.520 40	+ 3.828 33	+ 28.896 85	+ 85.009 32	+ 1.954 40	+ 357.209 30	»	+ 589 45
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	6.279 70	71 45	32 46	94 37	11 55	6.489 53	62 00	104 67
1886	7.033 40	29 80	75 88	74 12	14 70	7.227 90	31 00	233 16
Differenza nel 1887	— 753 70	+ 41 65	— 43 42	+ 20.25	— 3 15	— 738 37	+ 31 00	— 128 49
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 MAGGIO.					
1886-87	109.664 68	1.272 79	4.896 90	15.877 30	1.251 60	132.963 27	37 00	3.593 60
1885-86	22.787 10	181 95	339 92	398.39	76 70	23.784 06	7 00	3.397 72
Differenza nel 1887	+ 86.877 58	+ 1.090 84	+ 4.556 98	+ 15.478 91	+ 1.174 90	+ 109.179 21	+ 30 00	+ 195 88

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135 milioni interamente versati

STRADE FERRATE COMPLEMENTARI — COSTRUZIONI A RIMBORSO DI SPESA

AVVISO D'ASTA.

Nel giorno **15 giugno 1887** alle ore 10 antimeridiane in Milano presso la Direzione generale della Società, Corso Magenta, n. 24 (Palazzo Litta), si procederà dinanzi al Direttore generale, o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del Regio Ispettorato delle ferrovie, in conformità del Regolamento per la costruzione di strade ferrate in data 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª) col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'asta per lo

Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella rettifica Capua-Casalnuovo della diretta Roma-Napoli fra il kilometro 10,000 ed Afragola della lunghezza di metri 13,041.39 (esclusa la provvista e posa in opera dei meccanismi fissi e del telegrafo, la fornitura dei materiali d'armamento della via ed escluse le espropriazioni permanenti) per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta, di lire due milioni cinquecento tre mila ottocento venticinque e centesimi dieci (L. 2,503,825.10).

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi diciotto dal giorno della consegna.

La cauzione definitiva sarà di lire 175,200.00 da versarsi in moneta metallica, in biglietti di banca accettati dalle casse dello Stato od in rendita del Debito Pubblico dello Stato, al corso del giorno precedente a quello del deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione generale di Milano, la Direzione del servizio delle costruzioni in Roma, via Mercede, n. 11, p. 2°, e presso la Divisione del detto servizio in Napoli, piazza Martire, n. 58, dalle ore 9 alle 12 antimeridiane e dalle ore 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione generale della Società, e dovranno essere recapitate prima delle ore 10 antimeridiane del giorno 15 giugno.

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego sigillato la loro offerta, la quale dovrà essere in carta bollata da una lira, sottoscritta, e portare, oltre la precisa indicazione dell'indirizzo dell'offerente, l'enunciazione in cifra ed in lettere dell'importo presunto dell'appalto ed il ribasso percentuale riferito al medesimo.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione **offerta per l'appalto del tronco kilometro 10,000-Afragola** della rettifica **Capua-Casalnuovo**, ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) un certificato di moralità di data non anteriore di mesi 6 a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Presidente o Sotto-Prefetto;

b) un attestato di un Ispettore o ingegnere-capo del Genio civile, di un Ispettore superiore o di un Ispettore capo del Begio Ispettorato, o di un ingegnere capo servizio delle costruzioni o della manutenzione delle ferrovie, di data non anteriore a 6 mesi, che assicuri avere l'aspirante lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguiti o diretti lavori consimili, che dovranno essere indicati nel certificato;

c) un certificato constatante l'eseguito deposito della *cauzione provvisoria di lire 83,500.00 in contanti*, presso una cassa di tesoreria provinciale.

Chiusa l'asta saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, tranne quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto sino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale prescritto dal contratto; l'altro sarà restituito non appena sia stata approvata l'aggiudicazione definitiva del Regio Ispettorato.

In una scheda sigillata saranno fissati dal Direttore generale della Società il limite massimo ed il minimo dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

L'Amministrazione si riserva il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento o di passare anche ad un secondo, nel quale caso il miglior offerente del primo esperimento s'intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Il deliberatario dovrà presentarsi a stipulare il contratto nel termine di dieci giorni dalla data dell'invito, esibendo la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la cassa dei depositi e prestiti dello Stato.

Le spese d'asta e di contratto e le altre tutte indicate nell'articolo 7 del Capitolato generale amministrativo, sono a carico del deliberatario.

Milano, 25 maggio 1887. LA DIREZIONE GENERALE.

TIP. E LIT. CAMILLA E BERTOLERO — EDITORI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135 milioni interamente versati

STRADE FERRATE COMPLEMENTARI — COSTRUZIONI A RIMBORSO DI SPESA

AVVISO D'ASTA.

Nel giorno **17 giugno 1887** alle ore 10 antimeridiane in Milano presso la Direzione generale della Società, Corso Magenta, n. 24 (Palazzo Litta) si procederà dinanzi al Direttore generale, o chi per esso, coll'intervento di un rappresentante del Regio Ispettorato delle ferrovie, in conformità del Regolamento per la costruzione di strade ferrate in data 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª), col metodo dei partiti segreti, all'apertura dell'asta per lo

Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella diretta Roma-Napoli fra Capua ed il kilometro 10,000 del tronco di rettifica Capua-Casalnuovo della lunghezza di metri 8485,90 (escluse le espropriazioni permanenti, la provvista dei materiali metallici d'armamento, e la provvista e la posa dei meccanismi fissi e dei telegrafo) per la somma presunta, soggetta a ribasso d'asta, di lire seicento settantasei mila duecento ottantatrè e centesimi ottantacinque (L. 676,283.85).

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi diciotto dal giorno della consegna.

La cauzione definitiva sarà di lire 67,600.00 da versarsi in moneta metallica, in biglietti di banca accettati dalle casse dello Stato od in rendita del Debito Pubblico dello Stato, al corso del giorno precedente a quello del deposito.

I documenti dell'appalto saranno ostensibili presso la Direzione generale di Milano, la Direzione del servizio delle costruzioni in Roma via Mercede, n. 11, p. 2°. e presso la divisione del detto servizio in Napoli, piazza Martire, n. 58, dalle ore 9 alle 12 antimeridiane e dalle ore 2 alle 5 pomeridiane.

Le offerte si riceveranno presso la Direzione generale della Società, e dovranno essere recapitate prima delle ore 10 antimeridiane del giorno 17 giugno.

Gli aspiranti dovranno trasmettere in piego sigillato la loro offerta, la quale dovrà essere in carta bollata da una lira, sottoscritta, e portare, oltre la precisa indicazione dell'indirizzo dell'offerente, l'enunciazione in cifra ed in lettere dell'importo presunto dell'appalto ed il ribasso percentuale riferito al medesimo.

La soprascritta del piego dovrà portare l'indicazione **offerta per l'appalto del tronco Capua-kilometro 10,000** della rettifica **Capua-Casalnuovo**, ed il piego dovrà essere chiuso in altra busta all'indirizzo della Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo.

All'offerta dovranno essere uniti:

a) un certificato di moralità di data non anteriore di mesi 6 a quella dell'incanto, rilasciato dal Sindaco del luogo di domicilio del concorrente, e vidimato dal Prefetto o Sotto-Prefetto;

b) un attestato di un Ispettore o ingegnere capo del Genio civile, di un Ispettore superiore o di un Ispettore capo del Regio Ispettorato, o di un ingegnere capo servizio delle costruzioni o della manutenzione delle ferrovie, di data non anteriore a 6 mesi, che assicuri avere l'aspirante, lodevolmente e senza dar luogo a litigi, eseguiti o diretti lavori consimili, che dovranno essere indicati nel certificato;

c) un certificato constatante l'eseguito deposito della *cauzione provvisoria di lire 22,600.00 in contanti*, presso una cassa di tesoreria provinciale.

Chiusa l'asta saranno restituiti i depositi fatti dai concorrenti, tranne quelli dei due migliori offerenti. Quello dell'aggiudicatario sarà trattenuto sino all'aggiudicazione definitiva ed alla costituzione del deposito cauzionale prescritto dal contratto; l'altro sarà restituito non appena sia stata approvata l'aggiudicazione definitiva dal Regio Ispettorato.

In una scheda sigillata saranno fissati dal Direttore generale della Società il limite massimo ed il minimo dentro i quali le offerte saranno accettabili. Questa scheda non sarà aperta che dopo la lettura delle offerte di tutti i concorrenti.

L'Amministrazione si riserva il diritto di procedere all'aggiudicazione sul risultato del primo esperimento o di passare anche ad un secondo, nel quale caso il miglior offerente del primo esperimento s'intenderà obbligato fino all'aggiudicazione definitiva.

Il deliberatario dovrà presentarsi a stipulare il contratto nel termine di dieci giorni dalla data dell'invito, esibendo la ricevuta della cauzione definitiva depositata presso la cassa dei depositi e prestiti dello Stato.

Le spese d'asta e di contratto e le altre tutte indicate nell'articolo 7 del Capitolato generale amministrativo, sono a carico del deliberatario.

Milano, 25 maggio 1887. LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XX — Sabato, 11 Giugno 1887 — Num. 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Sommario delle Materie. — *Le obbligazioni ferroviarie. — Prodotti ferroviarii. — Il riscatto delle ferrovie svizzere. — Ferrovie chinesi. — Informazioni particolari del* Monitore. — *Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Guida degli Azionisti. — Avvisi d'Asta. — Annunzi.*

LE OBBLIGAZIONI FERROVIARIE

Il Numero 4514 (Serie 3ª) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Veduto l'articolo 3 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª);

Veduto l'articolo 5 della legge 17 febbraio 1887, n. 4327 (Serie 3ª), e l'articolo 5 della legge 2 giugno 1887, n. 4512 (Serie 3ª) che dànno facoltà al Governo di autorizzare la emissione di obbligazioni ferroviarie 3 0[0 quante occorrano per far entrare nelle Casse dello Stato la somma complessiva di lire 226,234,258.10, di cui lire 196,234,258.10 per le costruzioni ferroviarie e lire 30,000,000 per il servizio delle Casse degli aumenti patrimoniali;

Veduti gli articoli 27 del contratto per la rete Mediterranea, 31 del contratto per la rete Adriatica, 24 del contratto per la rete della Sicilia, approvati con la legge suddetta del 25 aprile 1885;

Veduto il regolamento approvato col Regio decreto 16 novembre 1886, n. 4181, sez. 3ª, per l'esecuzione della legge suaccennata in quanto riguarda la emissione ed il servizio delle obbligazioni ferroviarie;

Sulla proposta del Nostro Ministro delle Finanze, *interim* del Tesoro, di consenso col Nostro Ministro dei Lavori Pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Le Società delle Strade ferrate italiane provvederanno a creare settecentomila (700,000) obbligazioni ferroviarie tre per cento ammortizzabili da valere alla emissione di cui alle leggi 17 febbraio 1887, n. 4327 (Serie 3ª), e 2 giugno 1887, n. 4512 (Serie 3ª).

Art. 2. La partizione dei titoli, salvo la competenza propria di ciascuna Società, ed ogni compensazione relativa in avvenire, è fissata: Per la Società delle Strade Ferrate Mediterranee e per quella delle Strade Ferrate Meridionali (Rete Adriatica) in trecentoquindicimila obbligazioni ciascuna, e per la Società delle Strade Ferrate della Sicilia in settantamila obbligazioni.

Art. 3. Le obbligazioni per un decimo della loro quantità saranno in titoli unitarii da lire cinquecento ciascuno e per nove decimi in titoli di valore quintuplo da lire duemilacinquecento ciascuno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 giugno 1887.

UMBERTO.

A. Magliani.
G. Saracco.

Visto, *Il Guardasigilli*: Zanardelli.

Il Consorzio, rappresentato dalla Banca Nazionale nel Regno d'Italia, dalla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, dalla Banca Generale, e dalle Case estere interessate, ha pubblicato l'avviso per l'emissione delle obbligazioni ferroviarie, con le norme e condizioni della sottoscrizione pubblica. Il prezzo di emissione è di L. 316 per ogni obbligazione. La sottoscrizione è aperta nei giorni 16 e 17 corrente mese.

PRODOTTI FERROVIARII

Marzo 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di marzo 1887 in confronto con quelli del corrispondente mese del 1886.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di marzo 1887 ascese a L. 18,708,763, mentre nel marzo 1886 fu di lire 17,751,541, e quindi presenta un aumento di L. 957,222.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori	L. 6,864,681	L. 6,937,759
Bagagli	» 378,869	» 344,485
Merci a grande velocità	» 1,718,269	» 1,717,176
» piccola »	» 9,602,283	» 9,301,798
Introiti diversi	» 144,661	» 50,323
Totale	L. 18,708,763	L. 17,751,541

E vanno poi ripartiti tra le reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea	L. 9,449,717	L. 8,963,863
» Adriatica	» 7,825,248	» 7,380,015
» Sicula	» 643,261	» 658,368
Ferrovie dello Stato	» 89,200	» 127,089
» Sarde	» 139,357	» 113,281
» Diverse	» 561,980	» 508,925
Totale	L. 18,708,763	L. 17,751,541

La differenza poi tra il marzo 1887 e il marzo 1886 va così ripartita:

Rete Mediterranea	+ 485,854	
» Adriatica	+ 445,233	
» Sicula		— 15,107
Ferrovie dello Stato		— 37,889
» Sarde	+ 26,076	
» Diverse	+ 53,055	
Totale	+ 957,222	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di marzo in	L. 18,708,763
aggiungendo quelli dei mesi precedenti in	» 147,894,550
il prodotto generale dal 1° luglio 1886 al 31 marzo 1887 risulta di	L. 166,603,313
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 160,037,702
per cui si ha l'aumento di	L. 6,565,611

Questo aumento generale per tutte le reti va poi così ripartito:

Rete Mediterranea	+ 4,651,203	
» Adriatica	+ 597,812	
» Sicula	+ 340,696	
Ferrovie dello Stato		— 183,559
» Sarde	+ 43,522	
» Diverse	+ 1,115,937	
Totale	+ 6,565,611	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1886 al 31 marzo 1887 fu di chilometri 11,212, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 10,526.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole reti dal 1° luglio 1886 al 31 marzo 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di marzo	Dal 1° luglio al 31 marzo
Rete Mediterranea	2,110	18,675
» Adriatica	1,663	15,109
» Sicula	994	9,230
Ferrovie dello Stato	637	6,255
» Sarde	339	2,737
» Diverse	587	6,043

Quindi la media è di L. 1650 pel mese di marzo, e L. 14,859 per il periodo dal 1° luglio al 31 marzo con una diminuzione, cioè, di L. 22 per il primo, e una diminuzione di L. 345 pel secondo in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1886 al 31 marzo 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell'apertura all'esercizio		Lungh. — Chilom.
Rete Adriatica	Cervia-Cesenatico	Luglio	4	7
	Viterbo-Attigliano	Agosto	16	40
	Colico-Chiavenna	Settembre	9	27
	Belluno-Cornuda	Novembre	11	58
	Colorno-Mezzani-Rondani	Dicembre	1	5
	Legnago-Montagnana	Id.	31	15
	Faenza Fognano	Gennaio	9	18
Rete Mediterranea.	Donnaz-Aosta	Luglio	5	48
	Latiano-Mesagne	Agosto	25	8
	Venafro-Rocca Ravindola	Settembre	2	7
	Avellino-Prato-Pratola	Id.	2	9
	Mesagne-Brindisi	Dicembre	30	16
	Sicignano-Sala Consilina	Id.	30	41
Linea. Como-Varese-Laveno.	Varese-Laveno	Luglio	5	23
Linea. Camposampiero Montebelluna.	Composampiero-Montebelluna	Id.	21	28
Palermo-Corleone.	Palermo-Villafrati	Agosto	16	34
	Villafrati-Corleone	Dicembre	20	34
Arezzo-Fossato	Anghiari-Arezzo	Agosto	16	38
Linee. Ventoso-Reggio-Guastalla	Reggio-Bagnolo-Novellara	Ottobre	23	19
	Bagnolo-Correggio	Id.	23	8
			Totale	483

IL RISCATTO DELLE FERROVIE SVIZZERE

Da una serie di articoli pubblicati in questi giorni dal *Giornale di Ginevra* togliamo le seguenti informazioni che consideriamo come assai interessanti per l'importante quistione del riscatto delle ferrovie svizzere per parte della Confederazione, quistione che si agita seriamente nelle alte sfere federali e che non tarderà molto a sollevare discussioni anche nel pubblico.

Secondo la *Statistica delle strade ferrate svizzere*, pubblicata dal dipartimento federale delle poste e strade ferrate, e di cui abbiam dato un esteso riassunto nel precedente numero, la rete svizzera aveva, alla fine del 1885, una lunghezza in esercizio di 2890 chilometri, dei quali 95 kil. appartengono a nove linee secondarie (strade di montagna od a scartamento ridotto). Quindi la rete a via normale comporta 2795 chilometri, cioè:

Ferrovia del Gottardo . . . . . . kil.		266
Unione svizzera: rete propria	kil. 278	
Linee appaltate:		
Ferrovia del Toggenburg . .	» 25	
Wald-Rüti	» 7	
Rapperswyl-Pfäffikon . . .	» 4	» 314
Giura-Berna: rete propria .	kil. 258	
Linee appaltate: Berna-Lucerna	» 94	
Bödelibahn	» 9	» 361
Svizzera Centrale: rete propria	kil. 327	
Linee in comune colla Nord-Est:		
Sud-Argovia	» 58	
Wohlen-Bremgarten . . .	» 8	» 393
Svizzera-Occidentale: rete prop.	kil. 599	
Linee appaltate: Bulle-Rumont	» 19	» 618
Nord-Est: rete propria . .	kil. 541	
Linee possedute in comune o appaltate: Bützbergerbahn . .	» 58	
Zurigo-Zugo-Lucerna . . .	» 67	
Effretikon Hinweil	» 23	» 689
Totale per le sei grandi Compagnie		kil. 2641
Più cinque piccole linee indipendenti:		
Ferrovia dell'Emmenthal . .	kil. 43	
» della Seethal	» 43	
» della Tössthal . . .	» 40	
» Waedensweil-Einsiedeln	» 17	
» Travers-S. Sulpizio .	» 11	» 154
Totale		kil. 2795

Il capitale d'impianto di queste linee, rappresentato dalle azioni, obbligazioni e sovvenzioni, ammontava alla fine del 1885 a franchi 1,026,853,074, ossia in cifra rotonda 1 miliardo e 26 milioni. Siccome le attuali compagnie furono formate, sia colla successiva costruzione di tronchi, sia colla fusione con antiche Società, la loro esistenza basa sopra un considerevole numero di concessioni. Per i kil. 2795 la *Statistica federale*, ne conta almeno 112. Tutte queste concessioni sono a termini, ma anche al loro spirare la Confederazione deve un indennizzo di riscatto alle Compagnie.

Il primo termine di riscatto legale è, per la maggior parte della rete, il 1903. Le due principali eccezioni portano sulla linea comune Zurigo-Zugo-Lucerna (1894) e sulla rete del Gottardo (1909). Tutte le concessioni vanno oltre il 1950, la più breve spira nel 1953. La scadenza di quella del Gottardo è la più lontana, 1981; la più comune, il 1957, è quella della Berna-Lucerna, della Sud-Argovia, del Bützberg, di tutta la Svizzera Occidentale, eccettuato il Sempione e le linee della Broye (1975), della maggior parte delle concessioni della Centrale, della Nord-Est e dell'Unione. Le concessioni della Giura-Berna vanno per la maggior parte fino al 1973. Quella della Zurigo-Zugo-Lucerna spira nel 1963. Quindi un periodo di circa 70 anni ci separa dalla data media di scadenza delle concessioni, ed un periodo di circa 16 anni dal primo termine legale di riscatto.

Le disposizioni concernenti il riscatto delle ferrovie sono contenute nell'art. 27 dell'atto detto di *concessione normale* che servì di base a tutte le concessioni dal 1873 in poi. Però conviene fare delle restrizioni al principio generale di riscatto sancito da questo articolo, poichè, il numero dei tronchi concessi dal 1873 in poi è assai ristretto, quasi tutta la rete svizzera essendo stata concessa ed anche costrutta prima di quella data.

Finalmente, per le linee concesse prima del 1873, il termine di denuncia che deve precedere il riscatto è di cinque anni invece di tre. La denuncia per il 1° maggio deve quindi effettuarsi, secondo i casi, nel 1898 e 1900, ed i dieci esercizi che devono servire di base alla fissazione del prodotto netto medio sono, secondo i casi, quelli del 1888-1897 o quelli del 1890-1899. Comunque sia di queste divergenze, l'indennizzo di riscatto comporta in riassunto: dal 1903 al 1918, il prodotto netto della linea capitalizzato al 4 0[0; dal 1903 al 1933, il prodotto netto della linea capitalizzato al 4 1[2 0[0; dal 1933 allo spirare della concessione, il prodotto netto della linea capitalizzato al 5 0[0 allo spirare stesso della concessione. Oppure, per le linee concesse prima del 1873, una somma simile a quella che costerebbe all'epoca del riscatto la costruzione e l'organizzazione dell'esercizio della strada ferrata, o per le linee concesse dopo il 1873, sia l'ammontare riconosciuto, sia un indennizzo da fissarsi giudiziariamente, a piacimento del compratore.

Quindi, fino al 1903 le strade ferrate non possono passare nelle mani della Confederazione per semplice decisione legale. Se si vuol anticipare questa scadenza, si dovranno intavolare delle trattative amichevoli fra la Confederazione e le Compagnie.

Il capitale alla fine del 1885 della rete delle strade ferrate, in azioni, obbligazioni e convenzioni, ammonta alla cifra di 1 miliardo e 26 milioni. In questa cifra le sovvenzioni a fondo perduto figurano per 121 1[2 milioni, di cui 119 spettano al Gottardo. Esse non possono pretendere ad alcun rimborso, come lo indica il loro nome, ma devesi notare che le sovvenzioni al Gottardo hanno diritto ai benefici della linea quando il dividendo tocchi il 7 0[0. Ora, per quanto lontana sia questa eventualità, essa non costituisce però meno una obbligazione verso la Germania e l'Italia, e quindi si dovrà tenere un conto speciale per l'amministrazione della ferrovia del Gottardo.

Supposto quindi che la Confederazione riscatti in oggi le strade ferrate al prezzo integrale di costruzione, questo

prezzo comporterebbe . . .	fr.	1,026,000,000
meno le sovvenzioni a fondo perduto di	»	121,500,000
rimangono da sborsarsi netti . .	fr.	904,500,000

Procedendo la Confederazione al riscatto, essa dovrà procurarsi questa somma a mezzo di un prestito, che calcolato al tasso del 3 1[2 0[0, esigerebbe un fabbisogno annuo di fr. 35,445,777.37, ossia, in cifra rotonda, di fr. 33 1[2 milioni.

Secondo i risultati del 1885, l'esercizio delle strade ferrate svizzere produsse, in cifra rotonda, fr. 44,191,000. Ma in seguito a diversi calcoli fatti dal giornale ginevrino, questa rendita per la Confederazione verrebbe ad essere ridotta in ultima analisi a circa 36 milioni, il che basterebbe per coprire l'annuità voluta per il prestito di fr. 904 1[2 milioni.

Il giornale ginevrino arriva quindi a questa conclusione:

1. Che a considerare l'operazione nel suo complesso, la Confederazione non pare corra alcun serio rischio finanziario acquistando la rete di quelle strade ferrate;

2. Che effettuando in oggi il riscatto, la Confederazione pagherà meno caro che più tardi;

3. Che inoltre, agendo prontamente, si troverà aver ammortizzato, allo spirare dei termini primitivi di concessione, e ciò con semplici prelevamenti sugli introiti, la totalità del suo debito ferroviario. Essa possederà per nulla verso il 1950 la rete nazionale, invece di dover riscattarla a quell'epoca e pagarla forse assai cara.

Il *Giornale di Ginevra* corrobora in seguito questa conclusione favorevole al riscatto coll'esempio di quanto avvenne in altri Stati dell'Europa, ove le ferrovie furono assunte dal Governo, in Russia, in Francia, nel Belgio, in Germania ed in Italia, e riconosce che dovunque l'esercizio per parte dello Stato è più costoso che quello diretto dall'industria privata, meno che in Prussia, dove la differenza è minima. Ma quantunque la Svizzera non possieda nell'armata un serbatoio di eccellenti impiegati, come la Prussia, pure la Confederazione ha già dato prova di sapere amministrar bene i servigi pubblici, in modo da far sperare che i risultati sarebbero in Svizzera quasi uguali che nel vicino impero. La rete elvetica comprende 2800 chilometri, che rappresentano appena due sezioni della rete tedesca. Riunendo in un solo i sei grandi Stati maggiori che attualmente dirigono le ferrovie svizzere, il vantaggio che se ne ritrarrà sarà già abbastanza sensibile.

Nell'aspetto militare poi è desiderabile che la Confederazione possieda le ferrovie. La legge le conferisce bensì l'esercizio delle ferrovie in tempo di guerra, ma la trasmissione dei poteri in simili momenti può generare deplorevoli disordini.

I vantaggi che risulterebbero per il pubblico, viaggiatori, commerciali ed industriali, col riscatto delle ferrovie per parte della Convenzione, sono indiscutibili. Eppure non mancano le opposizioni di diversa natura. Vi sono dapprima i federalisti i quali temono la centralizzazione, quantunque in questo caso le strade ferrate siano già un servizio pubblico ed un monopolio, e quindi il detentore più naturale sia lo Stato. Ci sono pure quelli che vedono negli impiegati un gruppo compatto politico votante sopra una parola d'ordine, come se ciò non avvenisse già ora, mentre la Confederazione ha costantemente provato di lasciare piena indipendenza politica ai suoi impiegati.

Dopo aver toccate le principali obbiezioni del pubblico commerciante, ed aver dimostrato come in realtà non reggano, il giornale ginevrino si pronuncia, per rispetto all'esercizio, favorevole al *sistema italiano*, che consiste nel rimettere, per un periodo di transizione, la rete dello Stato per l'esercizio ad una Società appaltante che la esercita in Regìa cointeressata, però sostituendo, secondo il *sistema germanico*, l'esercizio diretto. Secondo questo pensiero, la rete ferroviaria costituirebbe una « Compagnia delle strade ferrate dello Stato » che si comporterebbe come una Società per azioni, avente per azionisti tutti i cittadini svizzeri. Gli organi di questa « Compagnia delle strade ferrate dello Stato » sarebbero: Una Direzione tecnica ed un Ispettorato di nomina della Confederazione; un Consiglio d'amministrazione, in cui i Cantoni dovrebbero essere largamente rappresentati. Il capo del Dipartimento delle ferrovie sarebbe naturalmente il presidente di questo Consiglio d'amministrazione ed il suo visto sarebbe necessario per le decisioni di un certo valore; per i casi più importanti sarebbe necessaria l'approvazione del Consiglio federale od anche delle Camere federali.

Con ciò sarebbero ridotti al minimo gl'inconvenienti che molti vedono nell'esercizio della rete ferroviaria svizzera per parte della Confederazione.

FERROVIE CHINESI

La prima ferrovia chinese, quella che va da Taku a Tien-Tsin, venne ultimamente inaugurata dal capo del governo, Li Hung-Chang. Le ferrovie chinesi sono dunque uscite dallo stato di sonno per entrare in quello della realtà.

Non è piccola impresa l'introduzione delle ferrovie presso un popolo che, pel primo, impiegò la bussola. Ecco quaranta o cinquanta secoli che i governi chinesi obbligano l'Impero Celeste all'isolamento. Oggidì poi che essi vogliono metter quel popolo in contatto colla nostra civiltà è lo stesso popolo che vi resiste. La ferrovia attraversando l'immenso Impero del Mezzo, la grande muraglia è virtualmente caduta. Si abituò i chinesi a considerare l'immensa cinta di pietre come un bastione protettore contro la rapacità del forestiero; l'idea di vederla cadere, ben poco loro sorride. Il *Shangaï Mercury* ci reca il testo di un documento che non lascia alcun dubbio a questo riguardo. Si tratta di una petizione contro le ferrovie, presentata al Consiglio dei censori, la quale venne poi affissa su tutti i muri di Pechino, avendo il Consiglio rifiutato di riceverla. Non vi ha nulla di più persuadente di questo documento, per gli industriali e finanzieri europei interessati che la China sia prontamente dotata di mezzi di locomozione a vapore. Quantunque i firmatari appartengano alla città più progredita e la più cosmopolita dell'impero, cioè Tien-Tsin, essi si esprimono tuttavia sulla questione delle ferrovie, con uno spavento che potrebbe sembrarci comico, se avessimo dimenticata l'opposizione di Thiers alla costruzione di una rete francese e quella di lord Palmerston al taglio dell'istmo di Suez.

Un piccolo tronco di ferrovia, unicamente destinato al trasporto del carbone, fu costruito nel 1877, tra le miniere di carbone di Tong e la Città dell'Hsu-Ko-Chuang, appena di 21 *lis* (14 chilometri) poco più della ferrovia da Bruxelles a Vilvorde. Questa prima e timida prova era già bastata a spaventare gli abitanti di Tien-Tsin, e di questi loro sentimenti si ha una prova oggi che essi vedono costruire una linea di 50 chilometri, destinata ad unire Hsu-Ko-Chuang a Lutaï, navi europee sbarcare tonnellate e tonnellate di rotaie e di materiali di ogni specie, e ingegneri americani levare dei piani per stabilire un'altra linea tra il mare, a Taku, e Tien'-Tsin stessa. Essi si lamentano nella loro petizione, degli effetti eventuali di questa *invasione*. « Lo straniero, dicono, ha già accaparrato tutto il commercio marittimo; cosa ne avverrà dei poveri chinesi, quando i barbari saranno divenuti padroni delle linee terrestri di comunicazione? Ed i loro poderi, i loro campi, che le ferrovie attraverseranno e distruggeranno! Ed i loro prodotti che andranno ad arricchire i paesi *lontani* e *sconosciuti*, lasciando i Celesti a mani vuote! Ed i segreti della loro organizzazione militare che gli stranieri potranno scoprire, in modo da impadronirsi qualche giorno del paese! ».

Quale sequela di miserie inesprimibili! Sono quelli della petizione che parlano. — E terminano così questa prima parte del loro manifesto: « Noi supplichiamo il Trono di

ordinare la distruzione delle ferrovie che vanno dalle miniere di Tong a Lutaï e da Tzu-Chu-Lin a Hai-Kuang-San, e di mai più autorizzare la costruzione di strade ferrate, o qualsiasi cosa, affinchè le richezze della China non passino alle nazioni straniere ».

Dire che gli autori di questa petizione non conoscano l'A B C delle leggi economiche sarebbe dire troppo poco. La loro desolazione accusa, a prima vista, anche essendo Chinesi, una singolare ingenuità. Ma non bisogna prendere abbaglio. Basta leggere la seconda parte della petizione per convincersi che i Chinesi di Tien-Tsin hanno l'ingenuità dei contadini di Balzac, una ingenuità molto superficiale che nasconde una profonda scaltrezza e l'unica cura dell'interesse personale. In fondo, i reclamanti non sono così ostili alle ferrovie come vogliono far credere. Essi lasciano indovinare la vera natura delle loro preoccupazioni quando dichiarano che essi accetterebbero, a rigore, questa rivoluzione nelle condizioni d'esistenza della China, purchè essa fosse fatta esclusivamente da loro e per loro.

Riassumiamo: « Perchè affidare la costruzione delle ferrovie agli stranieri, dei quali non si possono conoscere a fondo i disegni? Bisognerà imprestar loro del danaro, pagar loro dei grossi interessi, e loro abbandonare i più evidenti benefizî. Perchè non impiegare i nostri operai nei lavori? Essi se la caverebbero perchè hanno visto costruire la strada di Kaïping... Concedete la costruzione delle ferrovie all'iniziativa privata dei Chinesi, e la necessità di un prestito scomparirà; *la nostra industria farà i fondi*; essa farà le espropriazioni a tali condizioni da persuadere la popolazione all'impianto delle ferrovie; essa elaborerà delle tariffe inferiori a quelle stabilite dagli stranieri per il trasporto dei viaggiatori per le vie navigabili e distrurrà così la concorrenza estera; lo Stato stesso vi troverà il suo conto, perchè le nostre compagnie private gli esprimeranno la loro riconoscenza pagandogli, prima, una partecipazione sul trasporto dei viaggiatori al tasso che regola attualmente il trasporto del riso; poi, dopo i tre primi anni d'esercizio, un diritto del cinque per cento sui prodotti netti; e le ricchezze del paese resteranno così al paese ».

Ecco smascherato il sotterfugio. I chinesi di Tien-Tsin sono evidentemente cugini di quell'Inglese che, in viaggio, proibiva che si fumasse intorno a lui. Quando gli altri avevano estinto il loro sigaro, esso accendeva la sua pipa. Era il fumo degli altri che lo incomodava.

Però nelle rivendicazioni dei reclamanti vi ha qualche cosa di giusto. Gli operai chinesi sono, sicuramente, atti ai lavori di ferrovie. Essi hanno sufficientemente collaborato alla costruzione del Pacifico americano. Non mancano le braccia da offrire, mentre che le leggi degli Stati Uniti osteggiano l'immigrazione dei *coolies* sul territorio della Repubblica. Ci stupirebbe, se gli impresari delle ferrovie chinesi non avessero pensato ad impiegare gli operai indigeni, che forniscono, inoltre, la mano d'opera a sì buon mercato. L'accusa è gravo, ma ci pare impossibile che sia fondata.

Il rimanente non si discute neppure. Quando si pensa che da mille anni i patriotti Celesti conservano per i loro trasporti interni per acqua il tipo più scadente di giunchi, piuttosto che copiare dall'estero il più piccolo perfezionamento, si immagina facilmente ciò che sarebbe una rete ferroviaria costrutta ed esercita da ingegneri e capitalisti del paese. Il Governo di Pechino, più prudente a tal riguardo dei suoi amministrati e sopratutto più curante del vero interesse nazionale, è così poco disposto a dar ascolto ai lagni dei reclamanti, che accettò le offerte dei sindacati esteri ed ha già spinto molto avanti i negoziati per l'emissione di un prestito in Europa.

Ma non bisogna limitarsi a sorridere della petizione dei mercanti di Tien-Tsin. La loro supplica termina con questa minaccia: « Sottoponendo queste considerazioni alla Eccellenza Vostra speriamo ottenere che l'Imperatore interdisca le ferrovie in via di costruzione, e approvi quello che noi proponiamo, di far costruire da una compagnia privata; *altrimenti una seconda edizione del massacro di Tien-Tsin sarà a temersi* ». E sarebbero capaci, se non si prendono le necessarie precauzioni, di fare quanto dicono. Sulla terra non esistono spiriti più inflessibili e più ostinati. Si racconta che dopo la detronizzazione e la morte dell'Imperatore Cheou-Sin, molti dei fedeli andarono a vivere di radici e di erbe nella caverna di una montagna perchè non si dicesse che essi facevano uso di grani appartenenti alla nuova dinastia. Avendo una donna fatto loro rimarcare che le radici e le erbe che essi mangiavano erano le produzioni di una montagna appartenente al nuovo re, si decisero a morire di fame per paura di portare offesa alla fedeltà che essi dovevano al monarca decaduto e morto. Ecco in pochi tratti il popolo chinese. Esso ha poche idee, ma fisse.

Al tempo dell'introduzione delle ferrovie in Russia, si videro dei popi fare il segno della croce, poi gettarsi traverso le rotaie per arrestare la marcia delle macchine a vapore nelle quali, secondo essi, si incarnava il diavolo. Il fanatismo dei Celesti, aggiunto al sentimento di cupidigia che appare nella petizione, li spingerà forse a follie dello stesso genere. Fortunatamente, essi hanno preso cura di prevenire gli impresari delle loro ferrovie. Se questi non approfittano dell'avviso, non avranno che a lagnarsi con essi stessi delle loro sventure.

(*Moniteur des intérêts matériels*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ci consta che la Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto completo riguardante i lavori di ampliamento della stazione di smistamento a Novi-San Bovo.

La spesa complessivamente preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 2,200,000, la quale venne ripartita nel seguente modo:

1. Movimenti di terra, inghiaiamento, fabbricati, manufatti, fondazioni di meccanismi, siepi, ecc. L. 1,229,000.
2. Materiale di armamento, meccanismi, chiusure e loro trasporto e posa in opera, L. 810,000;
3. Impianto di apparecchi centrali per manovra di scambi e segnali, L. 125,000;
4. Impianto di un motore, di macchine utensili ed accessorii e di una pompa tipo Bauer, L. 36,000.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha dato la sua adesione:

1. Alla proposta di lasciare che le operazioni di carico e scarico relative a spedizioni di radiche di lique-

rizia con la tariffa locale N. 208, possano effettuarsi dalle parti con limitazione del diritto fisso;

2. Che la detta tariffa locale venga estesa a tutte le stazioni della linea Cosenza-Buffaloria, Reggio Calabria-Taranto.

><

I due appalti pei tronchi della diretta Roma-Napoli, compresi nella rettifica Capua-Casalnuovo, il primo di m. 13,041.39 fra il Km. 10,000 ed Afragola, ed il secondo di m. 8,485.90 fra Capua ed il Km. 10,000, che erano indetti rispettivamente pel 15 e 17 del corrente mese, vennero per disposizione ministeriale differiti al 15 e 17 luglio p. v. (Vedansi per maggiori dettagli gli avvisi nelle *pagine annunzi*).

><

In relazione alla notizia pubblicata nel precedente numero, sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Regio Ispettorato generale delle ferrovie l'adesione di massima all'acquisto di n. 110 locomotive e di n. 500 carrozze da viaggiatori, necessarie, le prime per mettere i mezzi di trazione in rapporto col parco vagoni che la Società verrà a possedere una volta ultimate le provviste in corso; le seconde per provvedere alla sensibile deficienza riscontrata in tutte quelle circostanze che appena escono dall'ordinario.

Per la provvista del suindicato materiale la Società ritiene che possa bastare la spesa di L. 12,000,000, delle quali L. 6,600,000 per le locomotive e L. 5,400,000 per le carrozze.

><

Ci viene assicurato che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha dovuto con suo rammarico rispondere nuovamente in modo negativo alla proposta del Regio Ispettorato generale di rendere valevoli i biglietti di andata e ritorno fra Napoli e Caserta promiscuamente per le due vie di Aversa e Cancello, imperocchè l'attuare un tale provvedimento tornerebbe a pregiudizio quasi esclusivo della Mediterranea i cui treni, per la maggior velocità e per l'orario da cui sono regolati, godono la preferenza del pubblico.

><

Abbiamo a suo tempo riferito che la Società esercente la rete Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, aveva presentato al R. Governo la proposta di fare il servizio viaggiatori allo scalo lacuale di Como, intendendo di attivarlo fin da questa estate mediante impianti provvisori, salvo a provvedervi più completamente per l'anno venturo.

Possiamo ora annunciare che tale servizio andrà quanto prima in vigore, il che costituirà un vantaggio notevole pel pubblico viaggiante, cui viene risparmiato il tragitto a piedi o mediante omnibus, non di rado insufficienti nella stagione estiva, dalla stazione di Como-S. Giovanni all'approdo dei piroscafi.

A questo scopo i treni della linea Milano-Chiasso, fatta eccezione, crediamo, pei notturni e direttissimi che non trovano a Como nessuna coincidenza coi battelli, avranno un certo numero di vetture, che, staccate a S. Giovanni, scenderanno allo scalo lacuale.

><

Con recente Decreto ministeriale venne approvata la spesa di L. 23,100 per l'applicazione del freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse, a ventidue carri coperti, *HB*, in servizio sulla rete Mediterranea, destinati al trasporto dei bozzoli vivi coi treni diretti.

><

Altre approvazioni di spesa pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione generale della Società ferroviaria del Mediterraneo:

L. 12,000 per la costruzione di muretti in malta, per l'estesa di quattro chilometri, a chiusura della ferrovia fra le stazioni di Corigliano e Rossano (linea Taranto-Reggio);

L. 2800 per la ricostruzione di un muro di consolidamento della trincea, detta *delle fabbriche*, lungo la linea Cecina-Pisa;

L. 1000 per due tombini vicino al deposito locomotive della stazione di Roma;

L. 1100 per l'adattamento di un locale nella stazione di Roma ad uso dell'ufficio dell'interprete;

L. 1300 parte di spesa occorrente per risanamento di locali nella stazione di Farigliano, sulla linea Savona-Bra;

L. 440 per alcuni lavori nell'ufficio merci a p. v. nella stazione di Torre Annunziata;

L. 110 per l'allargamento dei marciapiedi in stazione di S. Giuliano (linea Alessandria-Piacenza).

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, l'Ispettorato governativo approvò le seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta Gillet di Sestri Ponente la fornitura di 12,000 bolloni e spine speciali d'armamento;

Alla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano l'impianto di due serbatoi in ferro pel nuovo deposito locomotive di Sampierdarena;

Alla Ditta Genesio Fontani di Roma i lavori per ampliamento dei locali destinati al servizio merci G. V. in arrivo in stazione di Roma.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo:

1[6 87. Costruzione di una cunetta a Ventimiglia — apertura al 16 corr., ore 10 ant.;

4[6. Formazione della massicciata sul piazzale esterno della stazione di Rovignano — apertura il 18 corr., ore 10;

Sottomurazione al muro di guardia fra le stazioni di Saline di Reggio e Lazzaro — apertura come sopra.

6[6. Ampliamento e riordino delle officine dei Granili — apertura il 21 and., ore 10 ant.

><

Riceviamo da Cuneo le seguenti informazioni. È compiuto l'inghiaiamento del tronco Cuneo-Robilante (km. 17) della linea Cuneo-Ventimiglia. Fra una settimana il tronco sarebbe pronto per essere aperto al pubblico esercizio, se non mancasse il materiale fisso, cioè piattaforma, segnali a disco, rifornitore, ecc., il cui collocamento però deve essere imminente. Nel tronco da Robilante a Limone (km. 15) i lavori sono ora spiegati con attività e c'è ragione di ritenere che nel corrente mese si possano assicurare coi dovuti rivestimenti le teste delle gallerie e quegli scavi in calotta e grande sezione, ove necessitano le murature. Due fornaci di mattoni sono in piena attività, e se ne sta costruendo una terza presso Limone. Lungo il tratto Limone-Tenda si stanno rilevando le sezioni trasversali e si completa la livellazione, mettendo anche in carta le sezioni ed il profilo longitudinale; e sulla tratta successiva Tenda-Ventimiglia si stanno studiando i varii tracciati sui piani quotati che già trovansi compiuti.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate. Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che si possa approvare il progetto di componimento delle vertenze fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la Impresa Raffaele Rebecchi, in ordine alla costruzione del tronco ferroviario da Celano a Collarmele, della linea Roma-Solmona;

2° Che, tenuto conto di alcune modificazioni da introdursi nel capitolato speciale, possa approvarsi il progetto di appalto dei lavori di completamento, finimento ed armamento del tronco da Saponara a San Filippo, della ferrovia Messina-Patti-Cerda, per i quali è preventivata la spesa di L. 270,000, ivi comprese L. 28,360 per imprevisti;

3° Che debba essere respinto il ricorso presentato a S. M. dal signor A. Galeazzi contro il decreto del signor Prefetto di Genova che non accolse la di lui domanda per ottenere il pagamento di un deposito rappresentante il prezzo di un fondo espropriato per la ferrovia Savona-Bra;

4° Che possa essere approvato il progetto per la sostituzione della stazione di Nozzano a quella di Cerasomma, nella ferrovia da Lucca a Viareggio ed il relativo atto di sottomissione della Impresa costruttrice per l'esecuzione dei previsti lavori. La stazione di Nozzano verrà ad essere meglio situata di quella di Cerasomma e gioverà anche più di questa agli interessi locali. La spesa occorrente per l'impianto della stazione di Nozzano è preventivata di L. 103,000, superiore cioè di L. 34,000 a quella che sarebbe stata necessaria per la stazione di Cerasomma.

><

La Camera di Commercio e Arti di Savona ha ripetuto istanza al Ministero dei Lavori Pubblici perchè sia collocata una soneria elettrica ai passaggi a livello lungo la ferrovia Genova-Ventimiglia, in prossimità di quella città, onde siano eliminati gli inconvenienti e i reclami per la prolungata chiusura dei cancelli dei passaggi a livello di cui sopra.

><

Nell'adunanza ieri tenutasi dal Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1° Colla Ditta Schiaffino e Solari di Genova per fornitura di tonnellate 100,000 di carbone inglese in mattonelle da consegnarsi in quattro anni, in ragione di tonn. 25,000 all'anno;

2° Colla Ditta Burton Burcley e C. di Genova per fornitura di Kg. 410,000 di petrolio raffinato di Pensilvania;

3° Colla «Hannoverische Maschinenbahn-Actien Gesellschaft — di Linden» per fornitura di 16 caldaie per locomotive, del peso complessivo di Kg. 96,000;

4° Colla Ditta Frova Giuseppe di Milano per fornitura di quintali 12,400 di legna da fuoco grossa, di faggio;

5° Colla Ditta Speranza Gaetano di Spoleto per fornitura di 10,000 traversi di quercia rovere intermedî ordinari;

6° Colla Ditta Ciacci Agostino di Siena per fornitura di 7850 traversi di quercia rovere, intermedî ordinari;

7° Colla Società degli Alti Forni di Terni per fornitura di tubi di ghisa per condotta d'acqua, del peso totale approssimativo di Kg. 10,300;

8° Colla Ditta Braga Luigi di Vicenza per fornitura di quintali 900 di legna da fuoco in fascine di rovere, leccio, cerro, olmo o faggio.

Venne pure approvato un preventivo di L. 35,000 per spesa occorrente per mantenere l'esercizio dei compressori di Bardonecchia e degli aspiratori di Modane per l'anno 1886-87.

><

A datare dal 20 corrente mese si attiverà il servizio viaggiatori alla nuova Stazione di Morolo, che finora era una semplice fermata di servizio, sulla linea Roma-Napoli, fra le stazioni di Sgurgola e Ferentino.

><

Abbiamo da Mondovì che la posa del ferro per la linea Cuneo-Mondovì venne completata per circa 4 chilom. a partire dalla spalla sinistra del ponte sul Gesso verso Mondovì. Fra giorni si darà principio all'armamento partendo dalla fermata di Roccadebaldi verso Cuneo. Continua frattanto la provvista della ghiaia per la massicciata e delle traverse.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo avrebbe determinato di accogliere una istanza della Cassa sovvenzioni per Imprese di Genova per ottenere che la stazione di Sarzana, dalla quale essa esporta i marmi per l'estero, venga posta nelle identiche condizioni degli altri scali marmiferi di Carrara e di Avenza per quanto riguarda le tasse di trasporto.

L'Amministrazione ha perciò chiesta l'autorizzazione governativa.

><

Ci consta che la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo non potrebbe accogliere una istanza rivoltale per la istituzione della 4ª coppia di treni sulla linea Novara-Gravellona Toce, in quanto che dalla esperienza fatta nello scorso anno sul tronco Novara-Orta si ebbero tali risultati da far ritenere per certo che anche quando la coppia di treni domandati venisse estesa fino a Gravellona non vi sarebbe speranza di conseguire che i treni stessi riescano fruttiferi.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto alla definitiva approvazione ministeriale la proposta di modificazioni ed aggiunte nella tariffa locale n. 223 P. V. relativa alle voci *panni d'ogni specie e telerie*.

><

Ci informano da Bologna che quella Prefettura per incarico del Ministero dei lavori pubblici ha fatto ingiunzione, mediante decreto, all'Impresa Francesco Cavallo, di intraprendere immediatamente i lavori di armamento del tronco della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra Persiceto e San Felice, assunti dalla stessa Impresa con contratto del dicembre 1886, salvo in caso contrario di procedere d'ufficio alla esecuzione dei lavori stessi in conformità alle prescrizioni della legge sui lavori pubblici e del capitolato generale d'appalto.

><

Siamo informati che il Ministero di agricoltura e commercio ha aderito che ai trasporti dei veicoli da tramvia da Ruismes a Trieste sia applicata nel percorso italiano da Chiasso a Cormons, la tariffa speciale di transito italo-svizzera, 2ª serie.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possa approvarsi il progetto per la costru-

zione di nuovi cessi in stazione di Maddaloni, lungo la linea Roma-Napoli.

Il Consiglio stesso ha opinato che possa approvarsi la maggior spesa per la fornitura e collocamento in opera delle travate metalliche lungo il tronco da Massalombarda a Lugo della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, la cui costruzione venne affidata alla Ditta Bosisio-Larini-Nathan.

Finalmente il Consiglio medesimo ha ritenuto che, con avvertenze ed aggiunte da esso suggerite, possa essere ammessa la domanda presentata dal sindaco di Napoli al Ministero dei Lavori Pubblici, per modificazioni al capitolato di concessione della costruzione e dell'esercizio delle due ferrovie funicolari da Piazza Montesanto e da San Pasquale a Chiaia in Napoli all'altipiano del Vomero.

><

Il Sindaco di Genova, nell'interesse del commercio di questa città, ha trasmesso un'istanza al Ministro dei Lavori Pubblici, perchè siano estese anche ad essa le facilitazioni di cui gode Venezia pei trasporti alla frontiera svizzera, onde Genova possa ritrarre dal commercio di transito quei vantaggi a cui i fatti sacrifizi le dànno diritto.

Uguale istanza venne trasmessa alla Presidenza della Camera dei Deputati ed alla Deputazione provinciale.

><

Lunedì scorso il Consiglio provinciale di Sondrio, dopo una seria discussione sul grave argomento dei ritardi nella costruzione della ferrovia da Lecco a Colico, votava unanime il seguente ordine del giorno, proposto dal suo Presidente onor. deputato Bonfadini:

« Il Consiglio,

« Udita la lettura della nota 4 maggio p. p. della Deputazione provinciale di Milano;

« Dolente di dover riconoscere che nella applicazione delle leggi relative alle costruzioni ferroviarie, non sia stato dal Governo mantenuto, a riguardo della nostra provincia, il criterio della giustizia;

« Protestando fin d'ora contro ogni deliberazione futura che potesse nuovamente sacrificare la linea Lecco-Colico ad altre linee non aventi precedenza nelle leggi finora votate;

« Esprimendo l'unanime sua convinzione che un ulteriore ritardo a riunire alla rete ferroviaria italiana l'unica provincia che ancora ne è disgiunta, costituirebbe un atto di odiosa parzialità e di denegata giustizia;

« Avuta comunicazione dal signor Presidente del Consiglio della lettera da lui inviata al Ministero dell'Interno il 27 settembre 1886:

« Delibera che questa lettera sia unita all'odierno processo verbale, e inviata in copia al Ministero dell'Interno, con nuove ed esplicite assicurazioni della Presidenza intorno alla necessità in cui si trova il Consiglio di dare ai suoi reclami in siffatto argomento la massima accentuazione e la massima pubblicità.

« Riservandosi quindi ogni altra deliberazione a future occasioni, passa all'ordine del giorno ».

In seguito, venuto in discussione il sussidio per nuovi studi della ferrovia dello Spluga, votava la quota assegnatagli nel riparto del Comitato interprovinciale costituito per quel valico, nella somma di L. 12,000.

><

Le Società delle strade ferrate Meridionali esercente la rete Adriatica, ha preso in esame, unitamente all'Ispettorato governativo, un'istanza del municipio di Lecco, colla quale viene domandato che pel raccordo nella stazione omonima della ferrovia Lecco-Como, venga prolungato il ponte sul torrente Caldone, in modo da poter permettere il passaggio anche ad una nuova strada, che quel Comune ha intenzione di costruire.

Essendo stati riconosciuti fondati i reclami del municipio di Lecco, la Società delle ferrovie Meridionali ha presentato all'approvazione governativa il progetto di ampliamento del ponte stesso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Salerno-San Severino. — Alle ore 10 antim. del 28 giugno corr., in una delle sale del Ministero dei L. P. dinanzi il R. Ispettore generale delle Strade Ferrate, e presso la R. Prefettura di Salerno, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente col metodo dei partiti segreti, recanti il ribasso di un tanto per cento, all'incanto per lo Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del secondo tronco Fratte-Capezzano della Ferrovia Salerno-San Severino compreso fra le progressive 2,966.27 e 6,518.34 e quindi della lunghezza di metri 3,552.07 circa, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento della via e dei meccanismi fissi per le stazioni, per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta, di lire 4,166,800.

Lavori compiuti in tre anni. Cauzione provvisoria L. 140,000; definitiva L. 260,000. Fatali a giorni 15.

Ferrovia Roma-Solmona. — L'appalto indetto pel 4 giugno corr. presso il Ministero dei Lavori Pubblici per la provvista e posizione in opera dei meccanismi fissi occorrenti per le Stazioni della ferrovia Roma-Solmona ebbe le seguenti offerte di ribasso: dell'11 0|0 dalla Ditta Miani, Venturi e C. di Milano; del 12,80 0|0 dalla Ditta Rizzi di Modena e del 15 0|0 su L. 226,550 dalla Ditta Larini, Nathan e C., di Milano, rimanendo quest'ultima definitivamente aggiudicataria (V. N. 21 del *Monitore*).

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposte all'approvazione governativa le proposte per il risanamento e completamento della massicciata:

del tronco da Poggio Mirteto ad Orte, della linea Roma-Orte, con una spesa presunta di L. 464,000;

del tronco compreso fra i chilometri 82,709 e 110,803 della linea Orte-Foligno-Falconara, con una spesa preventivata di L. 361,000.

Ha pure presentato le proposte seguenti:

Rinnovamento della massicciata del binario lungo il tronco Cisano-Calolzio della ferrovia Bergamo-Lecco: spesa preventivata L. 78,000;

Rialzamento delle livellette del corpo stradale del tronco compreso fra i Km. 104,700 e 106,250 della linea Orte-Falconara: spesa L. 65,200;

Risanamento e completamento della massicciata per una lunghezza di chilometri 12, fra le Stazioni di Battaglia e Stanghella sulla linea Padova-Pontelagoscuro. La spesa preventivata ammonta in complesso a L. 116,000. La quantità di ghiaia da vagliare è di m. c. 25,500 ed il cubo di quella da provvedere è di m. 12,000;

Rifacimento in acciaio di m. 585 di binario nelle Stazioni di Castelmaggiore, San Giorgio di Piano, Galliera, Poggio Renatico e Pontelagoscuro e di un crociamento per accesso alle piattaforme di quest'ultima Stazione. Spesa occorrente L. 17,000;

Adattamento nel F. V. della Stazione di Foggia. L. 8,050;

Risanamento della massicciata sul tronco Borgo San Donnino-Castelguelfo. Lire 10,000;

Impianto di un nuovo serbatoio per l'acqua nelle Officine di Firenze. L. 7,400;

Consolidamento del rilevato ferroviario presso il chilometro 170 e ricostruzione dei muri d'ala al ponticello posto al chilometro 169+931, linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze. L. 12,150;

Completamento della chiusura delle linee Bivio Acqua-

bella-Bergamo-Rovato, Rogoredo-Codogno, Monza-Calolzio, Bergamo-Lecco, Treviglio-Rovato, Palazzolo-Paratico e Pavia-Casalpusterlengo. Lire 23,990.

Ferrovia da Roma al mare. — Da una Ditta di Roma fu presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto tecnico per una ferrovia economica a scartamento ordinario da Roma al mare per Castel Fusano.

La linea si staccherebbe al chilometro 7 della linea Roma-Civitavecchia, e giungerebbe al mare dopo m. 27,800 di percorso proprio, e dopo m. 34,800 a partire dalla Stazione di Roma. Il raggio minimo delle curve non è mai inferiore ai m. 400; e la pendenza massima adottata supererebbe appena il 15 per mille. La linea proposta passa in prossimità della tenuta reale di Castelporziano ad uso della quale sarebbe stabilita apposita Stazione.

La Ditta suindicata col presentare il progetto al Ministero ha fatto istanza perchè il medesimo venga esaminato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e per ottenere la concessione della linea medesima alle condizioni di cui all'art. 12 della Legge 29 luglio 1879, n. 5002, e cioè con un sussidio di L. 1000 a chilometro per la durata di 35 anni, salvo poi l'essere la linea compresa fra quelle private a cui potrebbe venir accordato un maggior sussidio fino a L. 3000, e per la durata di anni 70, in conformità a quanto è proposto nel disegno di legge recentemente presentato alla Camera dei deputati dall'onorevole Saracco.

Ferrovia Succursale dei Giovi. — Al 1° maggio scorso la situazione dello scavo e delle murature della grande galleria di Ronco, in costruzione lungo la linea succursale dei Giovi, era la seguente:

Scavo: allargamento in calotta metri 7700.47, strozzo metri 7601.17; *muratura:* calotta metri 7692.67, piedritti metri 7576.67, arco rovescio metri 7204.67.

La predetta galleria, compresi metri 35.07 di parte artificiale, misura la lunghezza di m. 8262.48.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Tanto la Germania quanto l'Italia hanno dichiarato di aderire alle proposte del Consiglio federale, che la posa del secondo binario sulla ferrovia del Gottardo abbia luogo entro dieci anni. Le riserve fatte dai due Stati in occasione di questa adesione sono accettabili e si può quindi considerare questa quistione come materialmente definita.

Il riscatto delle Ferrovie Norvegiesi. — La questione del riscatto per parte dello Stato svedese di tutte le Ferrovie private del paese venne discussa per qualche tempo, ma nessuna decisione ancora è stata presa. Il Governo norvegiese ha in vista lo stesso progetto; una mozione venne già presentata a questo riguardo alla Dieta della Norvegia. Essa propone di autorizzare il Governo ad acquistare, per un periodo di tre anni, le azioni che potrà avere a certi prezzi prima stabiliti. Questi prezzi, che forse si potranno leggermente modificare, sono, per la maggior parte, al disopra della pari. Una eccezione è fatta per la linea principale, le cui azioni private potranno essere pagate 115 per cento. Se gli azionisti non trovassero queste offerte sufficienti, il Governo, probabilmente, si approprierebbe il rimanente delle azioni, misura estrema che spera di evitare. Lo Stato possiede già un certo numero di azioni di tutte le Ferrovie, avendo esso facilitato per mezzo di imprestiti e di concessioni la costruzione delle strade ferrate.

Ferrovie nell'Asia minore. — Un giornale di Vienna annuncia che un riputato ingegnere austriaco è partito per Costantinopoli, dove è atteso con impazienza dal Sultano e dal Governo turco, che si sono resi finalmente conto della grande importanza che vi ha di aumentare i rapidi mezzi di comunicazione in Turchia. Prima si costruirebbero le linee principali: Scutari-Angora e Samson-Amassia-Tokat-Sivas, che conducono nel cuore dell'Anatolia. Soltanto le persone che conoscono questo splendido paese si possono fare un'idea delle conseguenze che deriveranno dall'esecuzione di una così saggia misura. Fino ad oggi l'Anatolia rimase senza ferrovie, ed il traffico si dovè fare con camelli, cavalli, muli ed asini. L'apparizione del *cavallo-vapore* modificherebbe intieramente la situazione degli affari e condurrebbe ad ottimi risultati per tutti gli interessati.

Ferrovie negli Stati Uniti d'America. — Il *Railway-Journal* annunzia che la rete ferroviaria americana si accrescerà, nel corso dell'anno volgente, di 23,000 miglia di nuove linee (chilom. 43,000 in cifra tonda). Dal gennaio alla fine di aprile eransene costruite 1564 miglia.

Notizie diverse

Servizio dei telefoni. — La Commissione d'inchiesta sui telefoni ha presentato al Ministro dei Lavori Pubblici una breve relazione, in cui rende ragione delle proposte che ha creduto di fare al Governo circa l'ordinamento del servizio telefonico.

Queste proposte sono molte e di diversa natura ed importanza; alcune riguardano i principii, diremo così, fondamentali della materia e potrebbero diventare i capi saldi di un progetto di legge; altre sono disposizioni puramente regolamentari, e altre, finalmente, potrebbero giovare come di criterii direttivi per l'amministrazione nell'applicazione delle leggi e dei regolamenti.

Sappiamo che la Commissione proporrà anche per i telefoni, come per i telegrafi, il monopolio governativo, non senza escludere però la facoltà di delegare, in certi casi e condizioni, l'esercizio di questo monopolio a concessionari, e dando alla telefonia privata una estensione maggiore.

Canale dal mare del Nord al Baltico. — Il telegrafo ci ha annunciato che il 4 corrente ha avuto luogo ad Holtenau la cerimonia dell'inaugurazione fatta dall'imperatore Guglielmo dei lavori del canale, destinato a congiungere il mare del Nord col mare Baltico.

Diamo ora qui alcuni particolari riguardanti la costruzione di questo grandioso canale. Sino dall'anno 1865 erano stati iniziati i lavori preliminari, che rimasti incompiuti vennero ripresi dopo la guerra franco-tedesca del 1870-71 per opera di Dahlstroem di Amburgo. Questi ha elaborato il progetto che ha poi servito di base a quello presentato nel 1885 dal governo al Reichstag tedesco coll'approvazione dell'imperatore.

Il progetto consiste nella costruzione d'un grandioso canale, che incominciando al di sopra di Brunsbuettel alle foci del fiume Elba passerà per Rendsburg e terminerà ad Holtenau nella baia di Kiel. In generale il canale seguirà il corso del fiume Eider dal quale si dipartirà soltanto presso Steinrade.

La spesa totale è stata preventivata in 156 milioni di marchi, ossia in 195 milioni di lire dei quali 50 milioni vengono pagati dalla Prussia e 106 dall'impero germanico.

Si ritiene che occorreranno 8 a 9 anni per il compimento dei lavori.

L'importanza di questo canale consiste anzitutto nel congiungere i due mari e così rendere possibile in tempo di guerra la riunione della flotta tedesca da guerra, metà della quale stanzia ora nel mare del Nord e metà nel mare Baltico. Questo canale dovrà quindi avere la necessaria capacità per essere attraversato dalle navi corazzate di più grande immersione. Esso sarà di un grande vantaggio anche alla marina mercantile, ed utile agli interessi del commercio e dell'industria, poichè le navi evitando il giro attorno al pericoloso capo Skagen, potranno giungere molto più presto dai porti del Baltico a quelli del mare del Nord.

Gran premio di elettricità in Francia. — Con decreto ministeriale fu nominata in Francia una Commissione incaricata di concedere un premio di fr. 50,000 alla scoperta che adatti l'elettricità ad intervenire con economia in una delle applicazioni seguenti:

Come generatore di calore, come generatore di luce, come agente chimico, come potenza meccanica, come mezzo di trasmissione dei telegrammi, come agente terapeutico.

Il signor Bertrand, segretario perpetuo dell'Accademia delle Scienze di Parigi è il presidente di detta Commissione.

Per altri ragguagli scrivere al signor Bertrand.

Il Porto di Genova. — Nel porto di Genova sono già incominciati i lavori di muratura per l'impianto, a scopo militare, del gran faro elettrico di cui già fu data notizia.

Il faro sorgerà sulla roccia che si eleva a picco sul mare, protetto dalle batterie della Cava, dove verrà installato il motore e tutte le macchine occorrenti.

Appena il nuovo faro sarà inaugurato, verrà tosto abolito quello ad olio ora esistente e riconosciuto inefficace ad illuminare la vasta zona del porto.

Il Ministero della marina ha ordinato dal canto suo che siano sollecitati gli studi per l'impianto del tubo pneumatico che dovrà servire allo scarico del petrolio dai vapori-cisterna, in arrivo alla calata di S. Benigno a Genova. La pompa verrebbe impiantata a S. Benigno, e il tubo si prolungherebbe per le calate del Passo Nuovo, fino alla linea Genova-Torino, dove verrebbero costruiti i grandi serbatoi in ferro.

Ponte attraverso la Manica. — Caduto per l'opposizione del Governo inglese il progetto della galleria sottomarina, oggi si annunzia un progetto dell'ammiraglio Clevé, antico Ministro della marina di Francia, per la costruzione di un ponte attraverso il canale.

La domanda di concessione, corredata dai piani completi dell'opera, studiati dall'ingegnere Hersent per la parte muraria, e dalle officine del Creuzot per quella metallica, sarà quanto prima presentata ai due Governi di Parigi e di Londra e si ritiene che non incontrerà serie opposizioni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Giugno 4	Giugno 11
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 778,50	780
» » Mediterranee	» 623	624
» » Sicule	» 605	605
» » Sarde (preferenza)	» 285	—
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 405	405
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 554	—
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 308	308
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno	» 257	257
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» » » 2ª emiss.	» 320	313
» » Centrale Toscana	» 538	539
» » Meridionali	» 323	322,50
» » Sarde, serie *A*	» 322	322
» » » serie *B*	» 324	324
» » » 1879	» 325	325
» » Pontebba	» 487,50	—
» » Nord-Milano	» 286	286
» » Meridionali Austriache	» 300	300

CONVOCAZIONI.

Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche. — Assemblea generale ordinaria e straordinaria degli azionisti pel 26 giugno corrente, ore 12 meridiane, presso la sede sociale in Padova. La parte straordinaria riguarda le modificazioni allo statuto.

Società Anonima delle Ferrovie secondarie Romane. — Assemblea ordinaria e straordinaria degli azionisti pel 21 giugno corrente, ore 3 pom., presso la sede sociale in Roma, essendo andata deserta quella indetta pel 31 maggio u. s.

ESTRAZIONI.

Società Anonima della Strada Ferrata Vigevano-Milano. — Lunedì, 20 corrente, ad 1 ora pom., presso la sede della Società in Milano, si farà pubblicamente la 35ª estrazione semestrale per quelle azioni da ammortizzarsi.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione delle costruzioni navali del 1° Dipartimento marittimo (16 giugno, ore 12 meridiane, unico e definitivo). — Appalto della costruzione e fornitura alla R. Marina, ecc., di valvole, robinetti lubrificatori ed altri oggetti di rame, bronzo, ottone o misti greggi e lavorati durante gli anni 1887-88. Importo complessivo L. 150,000. Deposito L. 15,000. Saranno ammessi soltanto i proprietari o rappresentanti di stabilimenti nazionali meccanici.

Comune di Bracciano (18 giugno, ore 10 antim., definitivo). — Appalto dei lavori di restauro del palazzo municipale, provvisoriamente deliberato col ribasso di L. 6 0[0 a titolo di ventesimo, oltre quello ottenuto in primo grado d'asta di L. 3 0[0 sull'ammontare di L. 20,000. (V. N. 15 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Sassari (18 giugno, ore 11 antim., 1ª asta). — Appalto della manutenzione ordinaria della strada da Lula alla Caletta di Siniscola per gli esercizi 1887 al 1891. Importo L. 16,000. Cauzione provvisoria L. 1600; definitiva L. 2400.

Città di Genova (18 giugno, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto della manutenzione ordinaria quinquennale degli stabili municipali, provvisoriamente deliberato per L. 55,455 annue. (V. N. 21 del *Monitore*).

Municipio di Ronciglione (19 giugno, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del primo incanto). — Appalto della sistemazione della strada del corso Vittorio Emanuele (traversa interna nazionale). (V. N. 20 del *Monitore*).

R. Prefettura di Roma (20 giugno, ore 11 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di uno scalo provvisorio in legname davanti l'arsenale nel porto di Civitavecchia. Importo L. 19,720. Cauzione provvisoria L. 1500; definitiva L. 2000. Aggiudicazione anche con un sol offerente.

Comune di Altamura (20 giugno, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione della strada Carpentino. Provvisoriamente deliberato al signor Ciliberti Giovanni, domiciliato in Noci, per L. 55,923.28. (Vedi N. 21 del *Monitore*).

Municipio di Lecce (20 giugno, ore 10 antim., definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un pubblico macello, provvisoriamente deliberato per L. 58,718.20. (V. N. 18 del *Monitore*).

Prefettura della provincia di Terra di Lavoro (20 giugno, ore 11 antimeridiane, definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Casino-Transi al Garigliano della strada comunale obbligatoria Mondragone verso Sessa (m. 12,000), provvisoriamente deliberato per L. 145,041.73. (V. N. 18 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Basilicata (20 giugno, ore 10 ant., 1ª asta. — Appalto pei lavori di costruzione del 4° tronco della strada provinciale di 3ª serie Agri-Simi, compreso fra la Sella del Titolo ed il Comune di Roccanova (m. 12,777.90). Importo L. 320,000. Cauzione provv. L. 10,000; definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila (23 giugno, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione ed arginatura dell'infimo tronco del fiume Sagittario, compreso fra il ponte della provinciale di Pentima e la confluenza nell'Aterno (m. 3264), provvisoriamente deliberato per L. 142,730.45. (V. N. 20 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera del ponte metallico con *fondazioni pneumatiche* sul Panaro per conto dell'Impresa Valentini-Mazzorin.

Direzione del Genio Militare di Capua. — L'appalto per la costruzione di una cavallerizza di 2° ordine nel cortile del quartiere nuovo in S. Maria Capua Vetere, nell'asta del 31 maggio fu aggiu-

dicato al signor De Rosa Ernesto, domiciliato a Napoli, corso Vittorio Emanuele, N. 8, per L. 68,364. (V. N. 19 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare in Milano. — L'appalto per la costruzione di una tettoia a due piani per ricovero di carreggio in Cremona, nell'asta del 31 maggio a Milano fu aggiudicato al signor Monteverdi Giacinto, domiciliato a Cremona, presso il signor Goggi Giovanni, Borgo Porta Milano, N. 7, per L. 104,650. (V. N. 21 del *Monitore*).

Municipio di Roma. — L'appalto per la costruzione del viale Sud della passeggiata Flaminia, nell'asta del 31 maggio a Roma fu aggiudicato al signor Vercesi Romano, domiciliato a Roma, per L. 129,550. (V. N. 16 e 21 del *Monitore*).

Municipio di Teramo. — L'appalto per la sistemazione e lastricatura del corso San Giorgio e corso Porta Reale, nell'asta del 31 maggio a Teramo fu aggiudicato al signor Antonio di Girolamo, domiciliato a Teramo, corso Guidone, N. 2, per L. 72,961.62. (V. N. 17 e 21 del *Monitore*).

Città di Varallo. — L'appalto per la costruzione di un cimitero e strada d'accesso, nell'asta del 31 maggio a Varallo, fu aggiudicato al signor Meccada Pietro, di Crevacuore, domiciliato a Varallo, per L. 28,167.55. (V. N. 19 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

Preghiamo vivamente quei pochi Associati che sono in ritardo nel pagamento, a volere porsi in regola colla

AMMINISTRAZIONE
del *Monitore delle Strade Ferrate.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico
dal 21 al 31 maggio 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027		4006			
» secondaria	510	4537	315	4321	216	—
Media in esercizio		4422		4228	194	—
Viaggiatori		1.258.560 29		1.178.493 96	80.066 33	—
Bagagli e Cani		58.931 44		58.588 21	343 23	—
Merci a G. e P. V. accelerata		294.309 12		292.965 79	1.343 33	—
Merci a P. V.		1.705.017 95		1.524.865 85	180.152 07	—
TOTALE		3.316.818 80		3.054.913 84	261.904 96	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 31 maggio 1887.*

Viaggiatori	40.812.382 34	38.542.075 94	2.270.306 40	—
Bagagli e Cani	2.013.236 89	1.922.685 88	90.551 01	—
Merci a G. e P. V. accelerata	9.659.987 48	9.304.696 27	355.291 21	—
Merci a P. V.	50.588.830 61	48.256.414 39	2.332.416 22	—
TOTALE	103.074.437 32	98.025.872 48	5.048.564 84	—

Prodotto per chilometro.

della decade	731 06	706 99	24 07	—
riassuntivo	23.309 46	23.184 93	124 53	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Aprile 1887.

		G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	11.637 10	466 75	12.103 85
Torino-Lanzo	» 32	31.627 05	10.004 50	41.631 55
Settimo-Rivarolo	» 23	12.687 90	10.857 05	23.544 95
Santhià-Biella	» 30	27.017 77	26.325 45	53.343 22
Fossano-Mondovì	» 24	4.002 65	321 25	4.323 90
Sassi-Superga	» 3	3.308 55	—	3.308 55
TOTALE		90.281 02	47.975 00	138.256 02

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 21 al 31 Maggio 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna-Imola	Venezia-Bagnoli	Udine-Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna S.V.-Portomaggiore tronco Bologna S.V.-Budrio
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 16
Viaggiatori	3.339 80	12.452 95	1.362 45	9.156 90	1.270 40	4.153 30	1.695 40	5.377 90	9.125 80	1.856 00	658 05	1.431 70
Bagagli	38 10	235 10	32 80	178 10	4 60	75 70	7 25	18 65	78 90	23 40	21 90	8 25
Merci Gr. Velocità	1.067 40	2.211 55	106 65	606 25	156 75	238 35	15 25	73 20	194 35	39 00	—	—
Id. Picc. Vel. Acc.	140 65	1.110 45	—	55 35	—	169 75	—	—	—	—	—	—
Id. Picc. Veloc.	3.591 55	5.979 45	1.101 55	3.561 30	1.729 35	1.311 55	2.882 50	229 15	1.538 70	206 40	—	—
TOTALI	8.177 50	21.989 50	2.603 45	13.557 90	3.161 10	5.948 65	4.600 40	5.698 90	10.937 75	2.124 80	679 95	1.439 35

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135 milioni interamente versati

STRADE FERRATE COMPLEMENTARI — COSTRUZIONI A RIMBORSO DI SPESA

AVVISO DI PROROGA D'ASTA.

A modificazione dell'Avviso d'Asta in data 25 maggio 1887, concernente lo

Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella rettifica **Capua-Casalnuovo** della Diretta **Roma-Napoli**, fra il **Kil. 10,000** ed **Afragola,** della lunghezza di metri 13,041.39 (esclusa la provvista e posa in opera dei meccanismi fissi e del telegrafo, la fornitura dei materiali d'armamento della via ed escluse le espropriazioni permanenti) per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire *due milioni cinquecentotremila ottocentoventicinque* e centesimi *dieci* (L. 2.503.825,10),

si rende noto che in seguito a disposizione del Ministero dei Lavori Pubblici, l'apertura dell'Asta per detto appalto, la quale era stabilita per il giorno 15 giugno corrente alle ore 10 antimeridiane, venne **differita al giorno 15 Luglio** p. v. alla stessa ora, ferme restando tutte le norme e condizioni indicate nell'Avviso suddetto.

Milano, 10 giugno 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135 milioni interamente versati

STRADE FERRATE COMPLEMENTARI — COSTRUZIONI A RIMBORSO DI SPESA

AVVISO DI PROROGA D'ASTA.

A modificazione dell'Avviso d'Asta in data 25 maggio 1887, concernente lo

Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella Diretta **Roma-Napoli** fra **Capua** ed il **Kil. 10,000** del tronco di rettifica **Capua-Casalnuovo,** della lunghezza di metri 8485.90 (escluse le espropriazioni permanenti, la provvista dei materiali d'armamento, la provvista e la posa dei meccanismi fissi e del telegrafo) per la somma presunta, soggetta a ribasso d'asta, di lire *seicentosettantaseimila duecento ottantatrè* e centesimi *ottantacinque* (L. 676.283,85),

si rende noto che in seguito a disposizione del Ministero dei Lavori Pubblici, l'apertura dell'Asta per detto appalto, la quale era stabilita per il giorno 17 giugno corrente alle ore 10 antimeridiane, venne **differita al giorno 17 Luglio** p. v. alla stessa ora, ferme restando tutte le norme e condizioni indicate nell'Avviso suddetto.

Milano, 10 giugno 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **A. COTTRAU**

SEDE E DIREZIONE: NAPOLI, 24, VIA MEDINA

OPIFICII MECCANICI IN CASTELLAMMARE (STABIA)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi*.

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

POZZOLANA
COLOR ROSSO MATTONE DELLE CAVE DI ROMA

unica qualità riconosciuta ed accettata

DALLE DIREZIONI IDRAULICHE DELLO STATO

dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici e dalle Amministrazioni ferroviarie del Regno

Si GARANTISCE L'ACCETTAZIONE nella costruzione di GALLERIE FERROVIARIE, VIADOTTI, PONTI, PORTI DI MARE, ACQUEDOTTI, FOGNE, ecc., da costruirsi per conto dello Stato e Municipi, in conformità dei Capitolati d'appalto del Ministero dei Lavori Pubblici, nei quali è **solo prescritta la Pozzolana Rossa delle cave di Roma**, qualità unica per tali lavori.

Spedizioni in qualunque **Stazione ferroviaria** per vagoni completi, e con bastimenti in partenza dal Porto di Fiumicino. — **Prezzi speciali** alle Imprese di Costruzioni ferroviarie e di Porti marittimi ed altri lavori, che acquistino almeno 1000 tonnellate.

Dirigersi al Sig. EDOARDO RISSONE, Via Archetto, 22, ROMA

Concessionario delle Cave medesime.

UFFICIO SUCCURSALE
dei giornali italiani ed esteri

Torino, via Finanze, 13

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbuonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

PIRELLI & C.

Stabil° e Sede Centrale — **MILANO** — Via Ponte Seveso, N. 19

con Officina succursale in SPEZIA
per la costruzione di Cordoni telegrafici sottomarini.

FILIALI: **TORINO**, Via Roma, 4 — **ROMA**, Via del Corso, 298 — **NAPOLI**, Via Fontana Medina, 47

Unico Stabilimento in Italia, fondato nel 1872, per la lavorazione della gomma elastica e della guttaperca in tutte le loro applicazioni, Premiato in varie Esposizioni ed a quelle di Milano 1881 e Torino 1884 con **Tre Diplomi d'onore**

Foglie di gomma elastica, placche, valvole, tubi, cinghie per la trasmissione di movimenti

FILO ELASTICO — FOGLIA SEGATA

Tessuti e vestiti impermeabili - Articoli di mercerie, igiene, chirurgia e da viaggio, Palloni da giuoco, ecc. Guttaperca in pani, in foglie, in corde ed in oggetti vari.

ARTICOLI MISTI DI GOMMA ED AMIANTO

CAVI ELETTRICI SOTTOMARINI

Cavi e fili isolati per telegrafi e telefoni, per impianti di luce elettrica e per qualunque applicazione dell'elettricità - Articoli di ebanite.

Concessionari esclusivi in Italia per la fabbricazione dei

CORDONI ELETTRICI BREVETTATI SISTEMA BERTHOUD, BOREL e C.

Fornitori della R. Marina, dei Telegrafi e Strade Ferrate d'Italia e delle principali Imprese e Stabilimenti industriali.

ESPORTAZIONE

SOCIETÀ NAZIONALE
DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO
(Anonima in Savigliano — Capitale Versato L. 1,000,000)

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE

DI MATERIALE MOBILE E FISSO PER FERROVIE E TRAMVIE

PONTI, FONDAZIONI AD ARIA COMPRESSA

Tettoie e Costruzioni Meccaniche

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO
DIPLOMA D'ONORE ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO

Amministrazione in Torino, N. 67, Corso Vittorio Emanuele II.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX — Sabato, 18 Giugno 1887 — NUM. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

La Direttissima Roma-Napoli

« È insorta in questi giorni a Napoli con una vivacità, che fa davvero uno strano contrasto coll'alto sonno dormito sinora, la questione della direttissima Roma-Napoli.

« Tutta Napoli si è commossa e fu già mandata a Roma apposita Commissione allo scopo di recare al Ministero i voti di quella cittadinanza.

« Articoli di fuoco vengono pubblicati sull'argomento dai giornali, tanto che pare si tratti di una questione che porti con sè l'irreparabile rovina della bella e seducente capitale del Mezzogiorno.

« L'ingegno bollente dei meridionali ha esagerato la questione in sè; ed è evidentemente traviato da dati di fatto erronei ».

Questo è il preambolo di un elaborato articolo, pubblicato da un incognito sul *Popolo Romano* del 16 corrente, che approviamo completamente, sia per le giuste riflessioni, sia per le conclusioni che sono conformi alle idee ed alla volontà della grande maggioranza del paese.

Ci spiace di non potere, per la ristrettezza dello spazio, riprodurre integralmente il lungo e ben ragionato articolo; però non vogliamo omettere di farne conoscere ai nostri lettori le parti essenziali.

Dopo avere accennate le lunghe discussioni e le fasi per le quali è passata la grave questione di questa ferrovia, l'autore ricorda che la Società delle strade ferrate romane, ed il comm. ing. Cottrau — il quale, prima ancora di questa, diciamo noi, fece gli studii e ne sostenne vigorosamente le ragioni anche nel nostro giornale — rimisero in campo la proposta di rettificare la linea attuale, colla costruzione anche del doppio binario.

Portata la questione in tutta la sua generalità, coi diversi progetti, interno e litoraneo, davanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici, questo il 15 dicembre 1883 opinò che fosse soluzione a preferirsi quella di rettificare la linea attuale, portandola a doppio binario, pel quale esisteva in parte la sede già costrutta.

Questa soluzione il Consiglio ritenne perfettamente *legale*, poichè lo scopo della legge del 1879 era di stabilire la *più diretta* comunicazione fra Roma e Napoli; e la più breve e più completa era precisamente quella che si otteneva rettificando la linea interna.

Ristudiati, dopo questo voto e per espresso ordine del Governo i progetti della Litoranea, in forma più concreta e ripresentati nel 1884 al Consiglio superiore dei lavori pubblici, questo riconfermò il primo suo voto del 15 dicembre 1883 ed espresse anche l'avviso che la linea così detta litoranea per Velletri, Terracina e Gaeta, Formia Sparanise fosse preferibilmente a studiarsi col concetto di linea locale; studio che venne tosto eseguito.

Risolta così la questione nel senso di adottare definitivamente la linea interna rettificata ed a doppio binario, quale più diretta comunicazione fra Roma e Napoli, e la litoranea come linea d'interesse locale, ne vennero tosto ordinati gli studii esecutivi, tanto che fino dallo scorso anno 1886 si potè dar mano ai lavori della rettifica più importante da Capua a Napoli, per la quale sono già impegnati 7 milioni, in parte già spesi.

Da questi brevi cenni si deduce quindi che ci troviamo di fronte ai risultati di tre progetti concreti, cioè:

1. Della linea interna attuale rettificata e portata a doppio binario;

2. Della linea litoranea per Terracina, Formia e Sparanise, studiata col concetto di linea brevissima ed a miti pendenze;

3. Della linea litoranea studiata in massima secondo lo stesso tracciato, ma col più preciso obbiettivo di servire anche ai bisogni locali.

L'autore esamina brevemente i risultati di questi tre

studii, e noi riproduciamo quanto egli scrive su quello generalmente prescelto.

« La prima soluzione consiste, come fu già detto, nel rettificare la linea attuale in cinque diverse tratte, ottenendosi così un andamento *veramente diretto*; ed una lunghezza di soli ch. 225.2, mentre la linea attuale ne misura 259.6, onde un accorciamento di ch. 34.4. Di più la nuova linea è tutta a doppio binario; e le pendenze che ora arrivano al 25.2 per 0₍00 si riducono in generale al 10 per 0₍00.

« Colle due più importanti rettifiche Roma-Segni e Capua-Napoli la linea attraversa paesi nuovi e notevoli, e quindi può considerarsi come una linea veramente nuova, utile e produttiva.

« I lavori poi, non risultando di grandissima importanza, non presentano difficoltà eccezionali, nè come esecuzione, nè come tempo, nè come spesa; per cui può ritenersi che tutta la linea si possa ultimare in due anni o due anni e mezzo al più, col vantaggio poi, che lavorandosi sopra una linea già in esercizio, appena finita una parte di lavoro se ne ricava subito un vantaggio immediato.

« Inutile ricordare infine che il territorio attraversato è in buonissime condizioni di salubrità.

« Questa prima soluzione presenta quindi i quattro elementi indispensabili per servire, sia ad una direttissima comunicazione fra Roma e Napoli, sia allo sviluppo di un immenso traffico, i quali sono:

« 1. *Brevità di percorso* mediante l'accorciamento di ch. 34.4;

« 2. *Diminuzione delle pendenze* dal 25.2 0₍00 al 10 0₍00, condizione questa che raddoppia la potenzialità della linea e permette di aumentare sensibilmente la velocità dei treni;

« 3. *Addoppiamento del binario* con che si aumenta pure la virtualità della linea mentre permette un più rapido movimento dei treni;

« 4. Maggiore produttività locale della linea che porta di conseguenza l'aumento del numero dei treni, quindi quelle maggiori comodità pel pubblico che sono la naturale conseguenza dei grandi traffici.

« Come spesa, la richiesta fatta nella legge, di L. 52 *milioni* circa, la si giudica sufficiente alla completa esecuzione del lavoro.

« In altri termini questa prima soluzione mentre provvede ad un sempre crescente aumento del traffico, permette in pari tempo di accorciare sensibilmente la durata del viaggio.

« Infatti, ora i treni con pendenza del 25.2 percorrono i 259.6 chilometri della Roma-Napoli in 5 ore e 40 minuti, vale a dire con velocità media di 45 1₍2 chilometri all'ora. Colla nuova linea lunga 225.2 chilometri, a doppio binario, con pendenza del 10 0₍00 si può andare comodamente a 55 chilometri l'ora e quindi percorrere la distanza da Roma a Napoli in 4 ore e 6 minuti, e, quando si voglia, la nuova linea permetterebbe anche di viaggiare a 60 chilometri l'ora, vale a dire che in 3 ore e 45 minuti si potrebbe effettuare il viaggio da Roma a Napoli, guadagnando due ore sul percorso attuale.

« Infine, cosa pure importantissima, la linea interna è perfettamente sicura dal punto di vista militare; e in caso di guerra può efficacemente servire a rapidi movimenti di truppa, e concentramento di grandi masse militari ».

L'articolista conclude:

« La diretta Roma-Napoli si fa e si vuole, esclusivamente per avere una comunicazione più comoda e più immediata di Napoli con Roma, che, come capitale, è il centro in cui tutto deve poter rapidamente convergere il movimento della penisola.

« E del resto nello stesso modo che Napoli si preoccupa e si agita al solo lontano sospetto di poter essere tagliata fuori dal movimento generale, a maggiore e più forte ragione dovrebbe preoccuparsene Roma, la quale finora ha dato lo splendido esempio di mantenersi tranquilla e calma in una questione che è pur tanto vitale per essa e per la sua provincia; ma è a ritenersi che ciò fece sicura che la logica delle cifre e dei fatti finirà per trionfare, provando ancora una volta che l'aritmetica non è semplicemente un'opinione ».

IL CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO
DI MILANO

Il Congresso che si è tenuto a Bruxelles nel 1885, all'epoca della celebrazione del cinquantenario delle strade ferrate belghe, ebbe un meraviglioso successo. I duecento ingegneri recatisi da ogni punto dell'Europa — alcuni anche hanno traversato l'Atlantico — trovarono una rara occasione di scambiare le loro idee, di conoscere quanto si fa un po' dappertutto nella industria a cui consacrano la loro esistenza; essi poterono raccogliere i pareri sui nuovi procedimenti applicati e proporre nuovi problemi che la scienza avrà da risolvere.

Il Congresso ferroviario di Bruxelles ha dimostrata l'importanza di riunioni periodiche d'uomini specialisti e, nella sua ultima seduta, si è deciso che una Commissione, eletta in quella stessa seduta, sarebbe incaricata di preparare una nuova sessione.

Questa Commissione internazionale ha compiuto il suo mandato ed ha preparato i lavori della seconda sessione del Congresso delle strade ferrate. Tale sessione, come è noto, avrà luogo in Milano dal 17 al 25 settembre p. v. Il Governo italiano accolse con molta soddisfazione la scelta della grande città lombarda quale sede della riunione, ed ha designato quattordici delegati, presi nel Parlamento e nell'alto personale delle Amministrazioni per rappresentarlo al Congresso.

Nel nº 12 del *Monitore delle Strade ferrate* del 19 marzo u. s. abbiamo pubblicato il programma del Congresso di Milano che contempla non meno di trentadue quesiti. Seguendo le tradizioni del Congresso di Bruxelles, ogni questione forma oggetto di una relazione redatta da un ingegnere scelto fra i più competenti nella materia e designato dalla Commissione internazionale.

Questi documenti preparatorî si limitano ad esporre le questioni, a ricercare i fatti che possono contribuire a formare le opinioni: tali relazioni non terminano con delle conclusioni, perchè il Congresso tende, prima di tutto, allo scambio delle idee, cerca di rischiarare i punti oscuri della scienza ferroviaria, ma non vuole formulare decisioni.

Il Congresso è una associazione scientifica, una specie d'accademia, dove tutte le tesi possono essere discusse; esso non prende alcuna decisione che impegni in un modo qualunque le amministrazioni che vi hanno aderito.

Non si poteva dare un'altra direzione ai lavori del Con-

gresso, poichè si trovano di fronte interessi molto differenti: i Governi che hanno l'alto controllo delle strade ferrate dei loro paesi, le amministrazioni delle ferrovie di Stato e, infine, le ferrovie esercitate dall'industria privata. Scopo caratteristico e interessante del Congresso è anche quello di riunire, per discutere in comune le questioni ferroviarie, gli uomini che se ne occupano per differenti titoli: i controllori ed i controllati.

Buon numero di Governi hanno già fatto atto di adesione formale alla Commissione internazionale delle ferrovie di Bruxelles: quindici, crediamo, tra i quali i governi d'Italia, del Belgio, della Francia, della Russia, dei Paesi Bassi, della Svezia, della Norvegia, del Brasile, ecc.

Quanto alle reti ferroviarie che fanno parte dell'associazione, esse sono in numero di 140 e costituiscono una estesa totale di 120,000 chilometri in cifra rotonda. Questa cifra dimostra che, in tutta l'Europa, si è compresa l'utilità e lo scopo della nuova istituzione.

L'elenco delle amministrazioni che hanno aderito è del più grande interesse: il Belgio è rappresentato dalla rete dello Stato (3,166 km.) e da 17 compagnie private, comprese le ferrovie secondarie (1663 km.); la Francia dalle sei grandi compagnie (28,500 km.), dalla rete dello Stato (2,300 km.), dalle tre reti algerine e da alcune linee dipartimentali (2,600 km.); la rappresentanza delle Compagnie russe è presso a poco completa: essa consta di 35 amministrazioni che esercitano in complesso 26,600 km., e la rete dello Stato che entra in questa cifra per 4,392 km. Le Compagnie inglesi, quantunque abbiano dei sistemi di esercizio molto personali, saranno rappresentate a Milano. Otto delle grandi Compagnie, Great Western, Great-Eastern, Midland, ecc. (14,500 km. insieme). Cinque amministrazioni dell'Austria-Ungheria hanno sinora inviato la loro adesione; esse comportano, compresa la rete dello Stato ungherese, 9,000 km.

L'Italia, che offre l'ospitalità al mondo ferroviario, si fa rappresentare da tutte le sue amministrazioni: le grandi reti del Mediterraneo, dell'Adriatico, e della Sicilia, e la maggior parte delle società ferroviarie secondarie, che sono tanto numerose nella penisola; le 15 amministrazioni rappresentano un esercizio di 10,500 km.

Fra i contingenti importanti contiamo pure: la Danimarca, quattro amministrazioni, 1750 km.; le ferrovie dello Stato d'Egitto 1,600 km.; tre amministrazioni spagnuole 3,200 km.; le ferrovie dello Stato di Romania 1400 km.; le reti dello Stato svedese 2,500 km. e una società privata; le ferrovie dello Stato di Norvegia 1500 km.; del Portogallo, le ferrovie dello Stato, 500 km., e quelle delle due Società private, 800 km.; le ferrovie Serbe 250 km.; la rete Bulgara 200 km.; infine la Società d'esercizio delle ferrovie dell'Oriente 1,400 km.

La collaborazione d'oltre mare non è ancora molto numerosa, ma le adesioni alla Commissione dei Governi del Brasile, del Messico, dell'Argentina e l'invio dei loro delegati a Milano sono la prova, come dice il *Moniteur des intérêts matériels*, che il Congresso di Bruxelles ha fatto bene a sopravvivere e fondare le basi di una associazione scientifica la quale stabilisce un legame tra i numerosi membri della corporazione ferroviaria.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Abbiamo ricevuto il 15° *Rapporto annuale della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo per l'anno* 1886, che sarà letto all'assemblea generale degli azionisti che si riunirà in Lucerna il 27 giugno corr. Riservandoci di riprodurne, come di consueto, il testo, non vogliamo tuttavia ritardare di riferirne in succinto i risultati principali:

Il rapporto, dopo aver reso conto estesamente sulle trattative per sciogliere la nota quistione dell'impiego dei capitali di costruzione disponibili e loro interessi, e relative alla divisione del traffico col Sud dell'Argovia in caso di esecuzione del più lungo tracciato da Lucerna ad Immensee, constata che l'organizzazione dell'Amministrazione generale non subì alcuna modificazione durante l'esercizio 1886, come non provò cambiamenti lo stato del personale dei funzionari superiori. Durante il passato esercizio il Consiglio d'Amministrazione tenne 3 sedute e prese 27 deliberazioni, mentre la Direzione ebbe 114 sedute con 4702 risoluzioni.

Dal bilancio annuale risulta che il capitale-sovvenzioni di fr. 119,000,000 ed il capitale-azioni di fr. 34,000,000 non subirono variazioni durante il 1886. Invece il capitale obbligazioni, che al 31 dicembre 1885 era di fr. 90,532,000, era sceso al 31 dicembre 1886 a fr. 90,519,000; la diminuzione di fr. 13,000 proviene dall'ammortizzazione. Per cui il capitale sociale (azioni, sovvenzioni e prestiti consolidati 5 e 4 0[0) si elevava alla fine del 1886 a fr. 243,519,000, di cui fr. 233,392,600.21 già impiegati, residuando un capitale disponibile di fr. 10,126,399.79, che, aggiunti gli interessi, ecc., ammontava alla fine del 1886 a fr. 11,802,712.06, di cui fr. 10,486,000 impiegati in effetti e valori.

Il personale della costruzione posto sotto gli ordini dell'ingegnere in capo per l'esercizio comprendeva alla fine dello scorso anno 1 geometra, 2 architetti, 5 disegnatori, 1 sorvegliante ed 1 aiutante.

Durante l'esercizio del 1886 vennero spesi per espropriazioni, infrastrutture della via, al tunnel del Gottardo, per ampliamento di stazioni e scali, in costruzioni della via, in telegrafi e segnali, in termini, chiuse, ecc. ed inventario per l'esercizio, ecc. fr. 757,844.75.

Il rapporto constata che, mercè l'intervento della Municipalità di Bellinzona, essendosi potuto scartare all'amichevole le difficoltà che erano sorte circa il condotto della forza motrice, i lavori all'Officina di Bellinzona poterono aver principio in autunno del 1886 e si spera poterli condurre definitivamente a termine alla metà dell'anno 1888.

Il processo colla *Società di costruzione Fiora-Göschenen* non è ancora terminato.

Il rapporto accenna quindi alle variazioni introdotte nelle tariffe per il servizio viaggiatori e bagagli ed in quella della mercanzia, non che per gli orari e nella circolazione dei treni.

In complesso nell'esercizio della ferrovia durante il passato anno si fece un introito di fr. 10,169,313.33 contro fr. 10,531,880.17 nel 1885, ossia una diminuzione nell'esercizio del 1886 di fr. 362,566.84 attribuita principalmente alla comparsa di alcuni casi di colera in Italia. Il numero dei viaggiatori trasportati durante l'anno 1886 fu il seguente: viaggiatori di I^a classe, 68,485 (1885: 69,135); di II^a classe, 281,275 (276,517); di III^a classe, 644,247 (637,734)

i quali percorsero in media nel 1886: I classe 93.95 chilometri ciascuno (1885, kilom. 96.48); II classe, 64,36 (65,83); III classe, 29,34 (31,71).

Il movimento della mercanzia nello scorso anno diede il seguente risultato: dalla Svizzera verso l'Italia tonnellate 41,095 (1885: tonnellate 48,403); dall'Italia verso la Svizzera tonnellate 74,813 (tonn. 115,666); dalla Germania, dall'Olanda, dal Belgio verso l'Italia, tonn. 221,972 (tonnellate 218,805); dall'Italia verso la Germania, l'Olanda, il Belgio e l'Inghilterra, tonn. 36,630 (38,329).

Le spese generali d'esercizio, che nel 1885 erano state di fr. 5,060,221.66, ammontarono nel 1886 a fr. 5,291,393.02.

Gli introiti complessivi dell'esercizio essendo stati nel 1886 di fr. 10,169,313.33, e le spese di fr. 5,291,393.02, l'eccedente degli introiti risulta di fr. 4,877,920.31, a cui aggiungendo diversi altri introiti, rimane disponibile un avanzo attivo di fr. 6,387,445.95. L'impiego di questa somma essendo il seguente: provvisioni (spese occasionate per il pagamento di titoli e coponi) fr. 18,915.88, servizio di prestiti fr. 3,798,993.04, ammortizzazione di capitali fr. 130,000, versamento al fondo costruzioni fr. 288,546.58, versamenti ai fondi speciali, compresi gli interessi di questi fondi, fr. 838,423, scopi diversi fr. 5,785.99, ossia in complesso franchi 5,080,659.49; restano a disposizione degli azionisti fr. 1,306,786.46.

Il numero degli operai impiegati nelle officine centrali di Bellinzona fu di 144 al 1° gennaio e 143 al 31 dicembre 1886; il massimo fu di 184 ed il minimo di 143, che eseguirono delle riparazioni nel corso dell'anno a 61 locomotive, a 310 vetture ed a 557 vagoni. Il numero degli operai impiegati nelle officine dei depositi fu di 52 al principio e 58 alla fine del 1886.

Durante lo scorso anno si ebbero 4 disguidi, una collisione, un altro accidente semplice e 5 casi di morti o feriti (1 viaggiatore morto, e 3 impiegati ed un'altra persona feriti); il caso di morte riguarda il fatto del Luigi Locatelli alla stazione di Maroggia, il 24 dicembre u. s.

Il personale della Compagnia del Gottardo comprende le seguenti cifre:

	1885	*1886*
1. Amministrazione generale	103	106
2. Sorveglianza e manutenzione della linea	643	639
3. Spedizione e movimento	595	606
4. Trazione	244	246
5. Servizio delle officine (offic. centr.)	154	180
» » (offic. di dep.)	52	56
Totale	1791	1833

Per rispetto al movimento dei passeggeri in partenza nelle differenti stazioni della ferrovia, l'ordine è il seguente: 1° Bellinzona con 79,092 passeggieri; 2° Lugano, 76,086; 3° Chiasso, 45,479; 4° Svitto, 41,012; 5° Mendrisio, 40,433; 6° Brunnen, 36,305; 7° Fiora, 35,572; 8° Erstfeld, 31,474; 9° Locarno, 30,866; 10° Altorfo, 28,451; 11° Lucerna, 27,84. Le altre stazioni ticinesi si seguono poi nel seguente ordine: 13° Biasca, 16° Capolago, 17° Maroggia, 19° Airolo, 20° Gordola, 21° Melide, 22° Taverne, 23° Balerna, 26° Cadenazzo, 27° Faido, 28° Giubiasco, 30° Osogna, 31° Ranzo e Gerra, 32° Magadino, 33° Castione, 34° Claro, 35° Rivera-Bironico, 37° Ambrì-Piotta, 38° Rodi-Fiesso, 39° Bodio, 40° S. Nazzaro, 42° Lavorgo, 44° Giornico, 45° Pino-transito.

Per rispetto al peso della mercanzia: 1° Chiasso, 2° Pino-transito, 3° Brunnen, 4° Lugano, 5° Lucerna, 6° Erstfeld, 7° Locarno, 8° Bellinzona, 9° Biasca, 10° Balerna, 11° Osogna, 12° Svitto.

Per l'ammontare degli incassi: 1° Chiasso (fr. 2,526,635.88); 2° Brunnen (fr. 834,279.85); 3° Pino-transito (fr. 813,010.66); 4° Lucerna (fr. 729,296.78); 5° Lugano (franchi 611,927.45); 6° Bellinzona (fr. 442,152.25); 7° Rothkreuz (fr. 314,552.70); 8° Locarno (franchi 299,741.94); 9° Fiora (fr. 169,813.50); 10° Svitto (fr. 139,394.70); 11° Göschenen (fr. 139,201.95); 12° Mendrisio (fr. 105,138.50).

FERROVIE VICINALI
O SECONDARIE

Il problema della costruzione delle ferrovie di minore importanza, che devono essere costrutte ed esercitate a prezzi ridotti, sembra, al giorno d'oggi, quasi risoluto nel Belgio. È dunque decisamente dal nord che deve venirci la luce.

Da due anni si è fondata nel Belgio, sotto il nome di « Società nazionale delle ferrovie vicinali » una istituzione che ha per oggetto di dotare di ferrovie economiche i Comuni che non sono attualmente serviti dalla rete delle grandi linee.

Per arrivare a questo scopo, lo Stato ha fatto appello al concorso delle Provincie, dei Comuni e dei privati, ed ha cominciato, dandone egli stesso l'esempio, cooperando pecuniariamente all'impresa. I risultati ottenuti a questo punto meritano di essere segnalati all'attenzione dei nostri lettori.

Alla fine dell'anno 1886, la rete della Società nazionale delle ferrovie vicinali belghe comprendeva 10 linee in esercizio, di una lunghezza complessiva di 184 chilom. 7 (1); 13 linee in costruzione, lunghe 218 chilom. 4; e circa 209 chilom. 2, rappresentanti 16 linee che saranno presto costrutte. Ossia, in complesso, una rete di 39 linee e 712 chilom. 3 di ferrovie.

Per le linee il cui capitale è formato od in via di formazione, lo Stato, le Provincie, i Comuni ed i particolari hanno partecipato o vi parteciperanno nelle proporzioni seguenti:

Capitale totale	Stato	Provincie	Comuni	Particolari
1° *Per le* 10 *linee in esercizio:*				
7,113,000	2,222,000	1,920,000	2,514,000	457,000
2° *Per le* 13 *linee in costruzione:*				
9,251,000	2,799,000	2,464,000	3,360,000	628,000
3° *Per le* 16 *linee da costruirsi:*				
12,874,000	3,262,000	3,496,000	5,808,000	308,000

Il che, come ripartizione nella formazione del capitale, rappresenta in media per cento: Stato: 28,33. — Provincie: 26,95 — Comuni 39,96 — Particolari: 4,75.

Attualmente, sulle 23 linee (403 chilometri) in esercizio o in costruzione, la Società nazionale ha speso:

1° Materiale fisso	L.	7,021,554
2° Materiale rotabile (che comprende 125 locomotive, 309 vetture viaggiatori, 107 forgoni e 442 vagoni)	»	4,483,038
3° Lavori di costruzione	»	2,497,095
Ossia un totale di	L.	14,001,687

venuti, in un momento molto opportuno, in soccorso dell'industria belga.

Aggiungiamo che, per le 10 linee in servizio, il carico totale dipendente dai contratti d'esercizio e dal servizio dei capitali rappresenta annualmente, in media generale, L. 4,565 per chilometro.

D'altra parte, le linee esercitate durante l'esercizio 1886 hanno dato i risultati seguenti:

(1) Il 3 giugno corrente vennero aperte tre nuove linee della complessiva lunghezza di chil. 14.100, cosicchè il totale delle linee in esercizio ammonta ora a chilom. 198.800.

Prodotti.

Viaggiatori	L. 467,543
Bagagli	» 5,740
Merci	» 33,501
Prodotti straordinari	» 270
Totale prodotti	L. 507,054

Spese.

Spese d'esercizio	L. 336,740
Amministrazione centrale	» 22,711
Totale spese	L. 359,451

Il prodotto netto di tutta la rete esercitata fu adunque di L. 147,603.

Una di queste linee, quella di Ostenda-Newport, fusa con quella di Newport-Furnes, avendo avuto un esercizio completo di 365 giorni, crediamo interessante di darne i risultati d'esercizio dettagliati per l'anno 1886.

Numero medio dei chilometri esercitati 25 chilom. 328.
Chilometri percorsi 125,443.

Spese	L. 82,298 —
Prodotti	» 103,395 —
Eccedenza dei prodotti	» 21,097 —

Rapporto della spesa coll'entrata 77 0[0.

Spesa per giorno-chilometro	L. 8 93
Prodotto per giorno-chilometro	» 11 22
Spesa per treno-chilometro	» 0 65
Prodotto per treno-chilometro	» 0 82
Spesa per chilometro esercitato	» 3,259 45
Prodotto per chilometro esercitato	» 4,095 30

Questi risultati, paragonati colle perdite della rete dello Stato belga, sono soddisfacenti e spiegano lo sviluppo che ha preso la Società nazionale delle ferrovie vicinali.

Quanto alle condizioni stesse dell'esercizio, il Consiglio d'amministrazione della Società si era, nel suo primo rapporto, pronunciato a titolo di prova, in favore dell'affitto degli esercizî per mezzo di pubbliche aggiudicazioni. Il Consiglio continua, nel suo nuovo rapporto, a ritenere che è preferibile lasciare all'industria privata una parte importante nell'opera delle ferrovie vicinali, ed incoraggiare così la formazione di gruppi locali d'esercizio, composti di persone appartenenti ai Comuni serviti, affidando la direzione ad un ingegnere capace.

L'interesse di questi azionisti a sviluppare il traffico aumenta evidentemente le probabilità di riuscita e di successo di una linea.

Allo scopo di inspirare all'esercente una maggior sollecitudine per l'aumento dei prodotti, salvaguardando la sua situazione, la Società apre unicamente l'aggiudicazione su di una partecipazione del prodotto lordo — partecipazione fissa o variabile colla cifra del prodotto lordo chilometrico annuo — ma con questa condizione che la Società nazionale garantisce all'esercente un prelievo minimo annuale di 2000 fr. per chilometro.

I coefficienti attribuiti all'esercente differiscono secondo le linee: essi variano da 55 a 77 0[0. L'economia su questo punto è, infatti, poco sensibile, se si vuol tener conto che le grandi Compagnie ferroviarie francesi esercitano a un tasso minore.

È certo, del resto, che la Società nazionale belga non ha ancora raggiunto il massimo del reddito possibile. Essa lo spiega, appoggiandosi alle clausole del suo capitolato d'oneri che « tutte le sue tariffe devono essere approvate dal Governo, il quale conserva il diritto di interdire il ribasso o l'aumento ». Queste disposizioni hanno per effetto di impedire che la Società faccia concorrenza alle ferrovie a grande sezione.

In tal modo lo Stato belga, che esercita direttamente queste linee a grande sezione e che, d'altra parte, coopera sino al 30 0[0, all'impianto delle reti vicinali, pare che qui voglia ritirare con una mano ciò che dà coll'altra, poichè, come prezzo della sua partecipazione finanziaria, limita il traffico ed i prodotti alle sole spedizioni di poca importanza. Nullameno anche così, la Società nazionale delle ferrovie vicinali belghe ha reso ed è chiamata a rendere ancora dei sensibili servizi al paese.

In Francia, le Compagnie hanno, da qualche tempo, raggiunto parallelamente il medesimo scopo creando e sviluppando, sui punti della rete dove l'esperienza può essere fatta con vantaggio, il servizio dei treni-tramvays.

L'avvenire confermerà certamente l'utilità di questi tentativi interessanti ed economici, disgraziatamente giustificati dalla diminuzione dei prodotti, conseguenza della crisi commerciale che attraversiamo.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Sappiamo che il R. Ispettorato autorizzò la Società Mediterranea a disporre perchè sia indetta la gara per la costruzione del secondo binario nella tratta Chivasso-Brandizzo, della linea Torino-Milano.

><

In base agli atti della gara tenutasi presso la Società stessa, l'Ispettorato approvò in via definitiva le aggiudicazioni per la fornitura degli assi montati e delle molle occorrenti pel terzo migliaio di carri (V. *Monitore* del 4 corr.).

><

L'Ispettorato medesimo approvò pure l'aggiudicazione definitiva alla Ditta Michele Ansaldi di Torino, di una trasmissione per l'officina annessa al deposito-locomotive di Spezia.

><

Con Decreto del 10 corrente, firmato dai Ministri pei Lavori Pubblici e per l'Agricoltura, Industria e Commercio, è stata autorizzata l'assimilazione dei *cuori in acciaio per ferrovie e tramvie* alle *rotaie per vie ferrate e tramvie* colle indicazioni della classe 5ª e della tariffa speciale comune 116, serie F.

><

Con altro Decreto, pari data, fu approvata l'estensione al trasporto delle *locomotive agrarie* delle due voci di tariffa relativa al trasporto delle *locomobili.*

><

Con recenti Decreti ministeriali vennero approvate le opere seguenti:

Impianto di una piattaforma girevole da m. 7 in stazione di Baragiano (linea Napoli-Metaponto); importo L. 22,000;

Costruzione di una tenda metallica sulla fronte interna del fabbricato viaggiatori della stazione di Taranto; importo L. 20,000.

><

Altre approvazioni di spesa pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione Generale della Rete Mediterranea:

L. 6,100, per la sostituzione di una bilancia a ponte a rotaie continue, della portata di 30 tonnellate, ad altra di vecchio tipo, da tonnellate 25, in stazione di Poggibonsi;

L. 6,400, per l'impianto di un peso a bilico da 30 tonnellate a Santa Severa (Linea Roma-Pisa);

L. 1,720, pel consolidamento della frana nella trincea del Massone sulla linea Montepescali-Assiano;

L. 750, per l'impianto di una comunicazione telefonica tra l'officina del gas ricco e il locale dei verificatori a Roma;

L. 10,000, per opere di difesa all'argine ferroviario contro le corrosioni del torrente Branzola (linea Savona-Bra);

L. 1,690, per la sistemazione del piazzale esterno, lato partenze, della stazione di Torino P. N.;

L. 1,330, pel ristauro provvisorio della rotta verificatasi tra i caselli 69 e 70 della linea Asti-Mortara;

L. 830, per la sostituzione di cancelli in ferro alle sbarre in legno del passo a livello presso Seregno;

L. 200, per l'impianto d'una soneria elettrica di controllo al disco ripetitore della stazione di Novi;

L. 1,335, per riparazione di una fossa di lavaggio nel deposito locomotive di Napoli;

L. 170, per trasporto della leva di manovra del disco del vecchio parco-vagoni a Novi;

L. 114, per l'applicazione di un disco-fanale girevole, a luce riflessa, ad uno scambio della stazione di Carmagnola.

><

Ci scrivono da Napoli che il 14 corr., anche davanti al Tribunale di Reggio Calabria, in due cause penali promosse contro 14 agenti imputati di ritardi di treni, fu giudicato secondo la tesi ammessa dal Tribunale di Napoli e sostenuta dall'avvocato Galateo dell'Amministrazione ferroviaria — che i ritardi dei treni non possono dar luogo a processo penale non costituendo reato. —

La causa di Reggio presentò due circostanze speciali; la prima che, invece della Amministrazione, furono citati gli agenti autori del ritardo; l'altra che il Tribunale volle riservarsi la decisione della pregiudiziale, presentata dall'avvocato suddetto, dopo lo svolgimento di tutto il processo.

Ciò diede occasione a far prendere atto della grave dichiarazione fatta dal R. Ispettore locale, che cioè tale è lo stato in cui furono lasciate le linee calabresi, che, se non vi fossero ricuperi, il treno diretto da Napoli a Reggio dovrebbe subire ogni giorno, per effetto esclusivo dei rallentamenti imposti dalle condizioni stradali, oltre ottanta minuti di ritardo.

><

Sulla proposta di contratto fra l'Amministrazione dei Lavori Pubblici e la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per la costruzione a prezzo fatto del tratto fra le progressive 3265 e 5657 (comprendente la galleria dei Caprioli e suoi accessi) nel tronco Pisciotta-San Mauro, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, il Consiglio di Stato si è riservato di dar parere sul contratto stesso, ritenendo però che possa essere adottato il capitolato generale annesso al contratto stesso, quando vi siano introdotte le modificazioni suggerite dal prelodato Consiglio.

><

Sappiamo che su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, venne, con recente Decreto Reale, respinto il ricorso della Deputazione provinciale di Cosenza contro il riparto della quota di contributo provinciale nella spesa di costruzione della ferrovia da Eboli a Reggio, stato approvato col R. Decreto del marzo 1886.

><

Ci informano da Modena che quella Deputazione provinciale, avuta conoscenza delle decisioni del Ministero dei Lavori Pubblici circa il tracciato della ferrovia Bologna-Verona, nel tratto compreso fra S. Giovanni ed Ostiglia, secondo le quali non veniva accolta la istanza della provincia di Modena per avvicinamento della predetta ferrovia a Mirandola, ha deliberato di ricorrere, come infatti ha ricorso a S. M., affinchè con provvedimento sovrano venga fatta ragione alla istanza medesima nello interesse generale della provincia ed in quello speciale del nominato Capoluogo di Circondario.

><

Allo scopo di agevolare e facilitare per quanto possibile i trasporti di vino dalle stazioni della linea Noto-Messina, la Società delle Strade ferrate della Sicilia ha presentato al R. Ispettorato generale la proposta di accordare, in via d'esperimento, un abbuono percentuale progressivo agli speditori che nel periodo di un anno abbiano eseguito il trasporto di almeno 500 tonnellate di vino da una qualunque delle stazioni comprese nell'anzidetta linea a quelle di Siracusa, Catania, Giarre e Messina.

L'abbuono sarebbe fissato nella misura seguente:

5 per cento da 1 a 50 chilom.
20 » » 51 » 100 »
30 » » 101 in più.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata ad istituire, in via d'esperimento, biglietti normali di andata e ritorno delle tre classi da Alano-Fener a Treviso, da Vas-Quero a Montebelluna e da Pederobba-Molinetto a Belluno ed a Montebelluna. Con un tale provvedimento si verrebbe a soddisfare un vivo desiderio manifestato dalla Camera di Commercio ed Arti di Treviso e dai sindaci di Pederobba, Alano e Valdobiadene.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato generale delle Strade ferrate la proposta per il raddoppiamento di binario fra Roma e Passo Corese. L'ammontare generale dei lavori e provviste all'uopo necessarie ammonta a L. 2,571,200.

><

Con recente Decreto ministeriale la Società anonima della ferrovia Novara-Seregno venne autorizzata ad applicare, in quanto concerne i trasporti dei bagagli, delle merci, ecc., tanto a grande quanto a piccola velocità ed a piccola velocità accelerata, le tariffe e le condizioni approvate con la legge 27 aprile 1885, N. 3048 (serie 3ª) per le reti principali; e pei trasporti dei viaggiatori la tariffa seguente:

1ª classe, L. 0.100 per ogni porto e per chilometro;
2ª » » 0.065 » » » »
3ª » » 0.040 » » » »

compresa l'imposta erariale.

><

Con altro Decreto ministeriale venne autorizzata la istituzione della nuova tariffa speciale comune di transito N. 466, p. v., in servizio italo-francese pel trasporto:

1° Delle scorze di china-china in provenienza da Londra e transitanti per la Francia con destinazione a Milano per la via di Modane;

2° Di locomotive e macchine agrarie provenienti dalla Francia, pur esse per la via di Modane, e destinate a Torino ed a Milano.

><

Siamo informati che il signor Sindaco di Genova, per incarico della Giunta Municipale, ed a nome di quel Consiglio Comunale, ha rimesso a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici una istanza colla quale si fanno voti caldissimi affinchè le riduzioni di tariffa consentite pei trasporti in ferrovia dei cereali, dal Porto di Venezia al Confine Svizzero sia estesa a beneficio di tutti gli altri porti italiani, in omaggio a quella libertà di lavoro e di commercio che ripudia qualunque artificioso privilegio.

><

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade ferrate del Mediterraneo si sta occupando dello studio relativo all'impianto di una nuova stazione a Sestri Levante, lungo la ferrovia Ligure, per cui fece istanza al Ministero dei Lavori Pubblici il sig. Sindaco di quella Città.

><

Ci si assicura che la Società delle Strade Ferrate Meridionali abbia iniziati gli studî relativi al transito sulla linea Porrettana di convogli diretti, eventualmente più pesanti degli attuali, allo scopo precipuo di attivare sulla linea Roma-Milano, il servizio della 3ª classe per una coppia di treni diretti.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, allo scopo di favorire nel miglior modo possibile lo sviluppo del movimento dei viaggiatori sulla linea Airasca-Moretta-Saluzzo, oltre all'attuazione dei viaggi circolari a prezzi eccezionalmente ridotti già proposti, si dispone a dare maggiore estensione ai biglietti di andata e ritorno festivi prolungandone al caso la validità, nonchè a studiare l'attuazione di speciali biglietti di abbonamento a prezzo ridotto in servizio della predetta linea.

><

Di accordo fra la Società sub-concessionaria della ferrovia Modena-Vignola e la provincia di Modena venne studiata una variante al progetto del terzo tronco della predetta ferrovia, allo scopo di soddisfare al desiderio all'uopo manifestato dal Comune di Modena.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha ripresentato per approvazione al Ministero dei lavori pubblici (con alcune modificazioni) le tariffe da adottarsi per lo scalo marittimo di Ancona.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha fatto conoscere al R. Ispettorato generale che essa sarebbe disposta a provvedere perchè il treno 1244 abbia a far servizio viaggiatori da Follonica, anzichè da Campiglia Marittima come fa attualmente.

><

Mercoledì scorso si è completata la perforazione della galleria di San Tomaso della ferrovia Ligure-Orientale.

Un tale fatto, compiuto mediante incontro soddisfacentissimo, ed in anticipazione del termine che l'impresa erasi prefisso, sarà di grande giovamento al maggior sviluppo ed all'affrettamento dei lavori, i quali, è d'uopo confessarlo, ebbero da vari mesi un sì potente svolgimento da lasciare interamente sperare che quest'opera importante, la quale non andò esente da difficoltà e da incertezze, sarà compiuta nel prossimo novembre.

><

La Società delle Strade ferrate della Sicilia ha trasmesso al R. Ispettorato generale delle Strade ferrate il progetto definitivo del tronco Canicattì-Naro-Bivio-Naro, facente parte del prolungamento su Canicattì della linea Castelvetrano-Porto Empedocle.

Il detto tronco misura effettivamente m. 12,935.51, ai quali aggiungendo la variante necessaria per la sua diramazione dalla linea Catania-Licata, risulta la lunghezza totale in m. 13,406.97 ed il suo ammontare si eleva a L. 5,868,284.82, corrispondente a L. 437,704 per chilometro, ivi compresa la spesa della variante di attacco, quella della condotta d'acqua per alimentare il rifornitore di Naro-Bivio, il materiale rotabile e d'esercizio ed il 10 0[0 di aumento per imprevisti.

><

Di questi giorni debbono aver luogo le prove di stabilità delle travate metalliche della linea da Foggia a Lucera. Si spera che la linea possa venir aperta all'esercizio nella prima quindicina di luglio p. v.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali sta studiando il progetto di uno speciale gazometro coi relativi impianti allo scopo di provvedere alla illuminazione della stazione marittima di Venezia.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha preso in esame i progetti presentati dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali per il tronco da Ostiglia a Verona, della ferrovia da Bologna a Verona, e li ha ritenuti meritevoli di approvazione, manifestando l'avviso che qualora si volessero favorire in modo prevalente le comunicazioni fra Bologna e la via del Brennero, sarebbe preferibile il tracciato Ostiglia-Isola della Scala-Dossobuono-Verona, il quale dovrebbe essere completato con un tronco addizionale Dossobuono-Domegliara.

><

Sappiamo che fra breve avrà luogo una conferenza, coll'intervento di un funzionario del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e dei rappresentanti delle Società ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico, e della linea Novara-Seregno, allo scopo di definire le questioni inerenti al servizio cumulativo tra la linea stessa e le due grandi reti continentali.

><

Il Ministero del Tesoro, per la parte che lo riguarda, ha approvato lo schema di convenzione addizionale alla convenzione di concessione delle due ferrovie funicolari in Napoli, da Piazza Montesanto e da San Pasquale a Chiaia, all'altipiano del Vomero.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che possa approvarsi l'atto di sottomissione col quale la Impresa Cazzani accetta la transazione da essa concordata con l'Amministrazione dei lavori pubblici per la definizione di tutte le vertenze insorte in dipendenza della costruzione del tronco da Caprigliola al torrente Ghiaro, lungo la ferrovia Parma-Spezia;

2° Che possa approvarsi il progetto di transazione fra l'Amministrazione dei lavori pubblici ed il signor Paolo Delfino circa il giudizio iniziato per rifusione di danni sofferti in due sue proprietà in causa dei lavori di costruzione della galleria Murla, lungo la Ferrovia Succursale dei Giovi;

3° Che possa essere accordata la proroga del termine di esecuzione dei lavori di allacciamento della linea delle Caldare con quella da Catania a Licata nella Stazione di Canicattì.

4° Che possa accordarsi alla Amministrazione provinciale di Padova la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Lovolo a Padova per Abano, e che possa concedersi per la medesima un sussidio governativo di L. 1000 a chilometro per la durata di 35 anni, limitatamente ai tratti di linea su sede propria.

La linea di che trattasi, misura la lunghezza di m. 25,700 e l'importo dei lavori relativi è preventivato di L. 2,130,000, pari cioè a circa L. 82,900, in media, per chilometro.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nelle sue recenti adunanze, ha emesso parere favorevole sui seguenti affari:

1° Nuovo progetto di lavori di difesa contro le corrosioni del Piave in stazione di Fener, lungo il 5° tronco

Fener-Levada nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso (con modificazioni);

2° Perizia pel completamento della massicciata sulla linea Attigliano-Viterbo (con avvertenze);

3° Ultimata la discussione sul Regolamento pel servizio del Genio Civile e pel Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

4° Varianti proposte dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo nei ponti metallici da eseguirsi sul Naviglio Grande e su quello di Pavia (Milano).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa i seguenti preventivi:

a) di L. 106,000 occorrenti per il rinforzo e riordinamento del ponte sul Volturno lungo la linea Roma-Napoli;

b) di L. 64,000 per la proposta ed il risanamento della massicciata lungo la linea da Camerlata a Chiasso;

c) di L. 45,000 occorrenti per il completamento del ricambio di massicciata sul tronco da Borgomanero a Gozzano.

Il giorno 21 del corrente mese avrà luogo presso la Direzione delle stesse Strade Ferrate il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte invitate a concorrere alla gara per l'appalto dei lavori di ampliamento e riordinamento delle officine dei Granili (1° gruppo).

La Società suddetta ha rimesso al R. Ispettorato generale, per approvazione, lo schema di contratto e di capitolato da stipularsi fra il Ministero e la Società stessa per la costruzione nelle officine di Pietrarsa e di Granili di N. 100 carri coperti a due assi senza freno e loggetta, della serie H-B, per trasporto di merci e bestiami, della portata di 12 tonnellate.

La Direzione generale ha chiesta l'approvazione governativa del preventivo della spesa di L. 68,000, occorrente per il risanamento completo della massicciata per il doppio binario lungo la tratta Alessandria-Frugarolo, fra le progressive 93,853 e 96,853 della linea Torino-Genova.

Il Comitato d'Amministrazione della Mediterranea ha approvati parecchi contratti per forniture diverse, e convenzioni per binarî di raccordamento ed altro. Ha pure approvati i seguenti contratti:

Colla Società costruttrice di Lindau, per la fornitura di 16 caldaie di locomotive della serie 3201-3600, da consegnarsi complete, già assoggettate alla prova idraulica e pronte per essere collocate in opera. La gara era stata aperta per due lotti da otto caldaie ciascuno;

Colla Ditta Burton Bukley di Genova, per la fornitura di 415,000 chilogrammi di petrolio raffinato di scelta qualità Pensilvania (tipo bianco Standard White). La consegna dovrà effettuarsi per 33,000 chilogrammi al deposito di Sampierdarena, 80,000 chilogrammi a quello di Civitavecchia e 40,000 chilogrammi a quello di Taranto;

Colla Ditta Solari e Schiaffino di Genova, per la fornitura di 100,000 tonnellate di carbone.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale delle Ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici per la superiore approvazione i seguenti progetti:

Spostamento di segnali a disco nelle stazioni lungo le linee Cerignola-Monopoli e Bari-Taranto, L. 12,750;

Impianto di due piattaforme da metri 5.50 in stazione di Zollino, L. 14,160;

Ampliamento della stazione di Colico, L. 58,500;

Rifacimento in acciaio di tratti di binario e deviatoi lungo il tronco Pesaro-Giulianova, L. 146,020.

Ferrovie Sarde. — La Società delle ferrovie complementari sarde spinge con lodevolissima attività i lavori di costruzione della ferrovia da Monti a Tempio, la quale misura circa 40 chilometri. Le espropriazioni ed i movimenti di terra sono ultimati, fatta eccezione pel tratto corrispondente alla variante di Luras. Sono in corso di costruzione due opere speciali: le opere minori sono quasi tutte ultimate. I fabbricati tanto delle stazioni che delle case cantoniere trovansi in istato di ben avanzata costruzione. L'armamento della linea non venne ancora incominciato; trovansi però già in provvista le traversine, nonchè il pietrisco occorrente per la massicciata.

Ferrovie della Sicilia. — La Società delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per il risanamento e completamento della massicciata della linea Bicocca-Caltanissetta-Canicattì-Caldare.

La massicciata da provvedere e da collocare a posto misurerà m. c. 202,540. L'importo della provvista e collocamento in opera di tale nuova massicciata, ascende a L. 1,670,000.

La Società predetta ha inoltre instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici perchè venga approvato il progetto per la costruzione di un piano caricatore, e per l'impianto di binarî di un carrello Dunn, e di alcune opere accessorie in stazione di Piedimonte, lungo la linea Messina-Catania-Siracusa, per i quali lavori è preventivata la spesa di L. 31,950; ha pure instato affinchè venga approvata una proposta per la provvista della ghiaia occorrente al risanamento ed al completamento della massicciata sulla linea Bicocca-Caltanissetta-Canicattì-Caldare. La spesa all'uopo occorrente, tenuto conto del trasporto e della mano d'opera, ammonta a circa L. 1,700,000.

Società delle Ferrovie Meridionali. — Il 15 corrente si è tenuta a Firenze l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Italiana delle Strade ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.

Erano presenti 132 azionisti, rappresentanti 100,549 Azioni, con diritto a voti 1132.

Furono lette le relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci che, come di consueto, riprodurremo nei prossimi numeri del *Monitore*.

Poscia fu aperta la discussione sul bilancio. La discussione fu vivace e animata. Vi presero parte gli azionisti Podreider, Florio ed altri, cui risposero alcuni membri del Consiglio d'amministrazione.

Posto, in seguito, ai voti il bilancio, fu approvato all'unanimità.

Il bilancio dà una risultanza attiva, che concede per l'esercizio 1886 un dividendo di lire nove per Azione. In totale, compresi gl'interessi, risultano, per ogni azione e per lo scorso esercizio, L. 34.

Ferrovia Arezzo-Fossato. — A datare da giovedì scorso, 16 corrente, ed in seguito ad accordi presi fra le tre principali Amministrazioni ferroviarie e la Società per le ferrovie dell'Appennino centrale, esercente la linea a scartamento ridotto Arezzo-Fossato, andò in vigore un servizio di corrispondenza per il trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità, fra le stazioni della detta linea e quelle delle altre Società abilitate ai trasporti medesimi.

Ferrovia Roma-Sulmona. — La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Roma-Sulmona ritiene che coi primi di luglio si potrà aprire all'esercizio il tratto di ferrovia Roma-Tivoli. Verrebbero stabilite sei coppie di treni fra Roma e i bagni delle Albule, durante la stagione estiva, dei quali tre con proseguimento a Cineto-Romano.

Direttissima Roma-Napoli. — La Deputazione provinciale di Roma si è riunita martedì per prendere in esame la questione della direttissima Roma-Napoli, ed a voti unanimi ha riconosciuto gli interessi di Roma e della provincia romana essere meglio tutelati dalla linea interna.

La deliberazione della Deputazione venne comunicata al Governo ed al Parlamento.

Nella sera dello stesso giorno si radunarono circa trenta deputati meridionali per discutere la questione medesima. Presiedeva la seduta l'on. Di Sandonato.

Dopo viva discussione venne approvato un ordine del giorno col quale si invitava il Governo a costruire la direttissima Roma-Napoli secondo il tracciato littoraneo, nonostante il contrario avviso delle autorità militari. (Vedi articolo più sopra).

Ferrovia Arezzo-Stia. — Ecco la situazione attuale dei lavori di questa ferrovia:

Le espropriazioni di tutta la linea sono pressochè compiute. Mancano da espropriare solo poche ditte in territorio di Bibbiena. I movimenti di terra sono per la massima parte compiuti; si stanno eseguendo lavori di finimento alle trincee ed ai rilevati per predisporli a ricevere l'armamento della linea. È in corso il lavoro di montatura delle travate metalliche, delle opere d'arte speciali, le cui murature si stanno completando. Si stanno pure eseguendo lavori di finimento pei fabbricati delle stazioni e delle case di guardia. Continua l'approvvigionamento della ghiaia e del pietrisco per la massicciata. L'armamento definitivo venne attaccato in altri due punti. Al 1° del corrente mese la parte di linea armata misurava circa 14 chilometri. La linea è lunga chilometri 45 ed a tutto maggio p. p. le spese fatte in lavori di costruzione ammontavano a L. 1,250,000.

Ferrovia funicolare. — Il 15 corr. venne costituito in Genova il Comitato promotore per la domanda di concessione di una ferrovia che da San Quirico presso codesta città salirà il colle Figogna sin presso al Santuario della Madonna della Guardia, facendo uso del sistema Agudio.

Udita la relazione dell'ingegnere cav. Barbano, colla quale venne stabilito il capitale sociale in L. 1,400,000, e riconosciuti i vantaggi dell'operazione, anche come opera d'interesse pubblico, fu steso il verbale di costituzione del Comitato che s'impegna di fronte al Governo di fornire il capitale necessario, per la costituzione e per l'esercizio di questa ferrovia che è una delle opere che più stiano a cuore alla popolazione genovese.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Germaniche. — *Prodotti dell'esercizio nel mese di aprile.* — Lo sviluppo favorevole del traffico ferroviario germanico, già constatato pel mese di marzo, si è confermato anche pel successivo aprile. Questo diede un prodotto in più del precedente di 1 milione e mezzo di marchi in cifra tonda e di 5 milioni di più che nel mese di aprile dell'anno scorso. La maggior parte di tali eccedenze sono da attribuirsi alle Ferrovie di Stato, specialmente alle Prussiane, mentre le ferrovie private sotto Amministrazioni autonome danno, è vero, un aumento apparente, ma presentano una diminuzione in ragione chilometrica.

Il prodotto chilometrico ricavato da tutti i rami del traffico fu nel mese di aprile, presso 39 ferrovie (misuranti insieme km. 30,871.33) più elevato e presso 26 altre (con insieme km. 1906.46, compresevi 5 ferrovie di cui s'era aumentata l'estensione in esercizio) minore che nel medesimo mese dell'anno precedente.

Nel periodo poi dal principio dell'anno fino a tutto aprile a. c. lo stesso prodotto chilometrico riescì presso 42 ferrovie (insieme km. 31.123,54) più forte e presso 23 ferrovie (con insieme km. 1654.25, fra cui 5 ferrovie con aumento di linee) assai minore che non il prodotto dello scorso anno.

Complessivamente le ferrovie Germaniche, escluse le Bavaresi e le ferrovie secondarie, ebbero nel mese di aprile un prodotto su km. 31,561.44 (quindi kilometri 566,30 in più del 1886) di 76.180.000 marchi e cioè milioni 4.98 in più dello scorso anno.

Per ogni chilometro in esercizio il prodotto supera di m. 117 ossia precisamente del 5[1 0[0 quello del 1886.

Dal principio dell'anno furono incassati in tutto milioni 111.14 di marchi, quindi milioni 7.15 di marchi più dello scorso anno.

Le 41 ferrovie di secondaria importanza non comprese nelle sovracitate ebbero nel mese di aprile su km. 1367.67 (km. 68.52 in più) un prodotto di marchi 731,722 quindi marchi 535 per km., ovvero marchi 7 meno dello scorso anno.

Dal principio dell'anno il loro introito complessivo fu di m. 1.780.000 e cioè marchi 75.866 più dell'anno scorso.

Direttissima Bruxelles-Magonza. — Nella tornata del 31 maggio decorso, alla Camera Belga è stata ripresa un'altra volta la discussione su questa linea importantissima, ed il Ministro delle Finanze, signor Beernaert ha fatto la dichiarazione, che fra il Belgio e la Germania pendono delle trattative tendenti a costruirla a spese comuni e per conto dei due Governi, mentre ad una società privata non ne sarà affidata in nessun caso la costruzione. Il signor Beernaert ha aggiunto inoltre, essere nelle intenzioni del Governo Belga di effettuare la linea di Amblère qualora la Germania declinasse le proposte fattele da Bruxelles.

Il Governo Germanico, conosciuta la discussione del 31 maggio alla Camera Belga, fa dichiarare per bocca dei suoi giornali officiosi non sognare egli di costruire la Magonza-Bruxelles in impresa governativa, nè acconsentire affinchè un consorzio privato si assuma l'incarico di condurre ad effetto il progetto. La linea progettata, dicono gli officiosi tedeschi, attraversa un territorio montuoso, i monti della Eiffel cioè, e verrebbe a costare un occhio, senza giovare al commercio internazionale, il quale ha una strada agevole e ben preparata nelle ferrovie che seguono la valle del Reno. Per questa ferrovia, convenuto che è assai più lunga della linea direttissima adesso progettata, le merci raggiungono Bruxelles e rispettivamente Magonza in tempo brevissimo, il quale non si potrebbe abbreviare nemmeno colla direttissima, ammesso pure possa costruirsi proprio direttissima, cosa impossibile in faccia alle difficoltà del roccioso terreno. Inoltre, osserva la stampa ufficiale di Berlino, gl'interessi locali della regione dell'Eiffel richieggono la costruzione di ferrovie complementari e secondarie piuttostochè una grande linea internazionale.

Un ponte ferroviario gigantesco. — Venerdì della scorsa settimana la locomotiva ha traversato per la prima volta, il gigantesco ponte costruito dalla *North British Company* sul fiume Tay.

Nella sua costruzione furono impiegati cinque anni e furono spese 700,000 lire sterline pari a 17,500,000 lire italiane.

Notizie diverse

Treni di piacere. — La Direzione delle Ferrovie del Mediterraneo, in seguito all'esito soddisfacente ottenuto lo scorso anno dai treni di piacere, ha stabilito, anche per la corrente stagione estiva, un programma di gite di piacere fra le principali città appartenenti alla sua Rete.

Domenica, 19 corrente, si effettuerà il primo treno di piacere da Torino a Milano.

I Torinesi arriveranno alla Stazione Centrale alle ore 10.35 del mattino; il ritorno è concesso fino al giorno 21 con treni ordinarî, percorrendo la via di Novara.

Il prezzo del viaggio di andata e ritorno venne stabilito in L. 9 per la seconda classe ed in L. 6 per la terza.

Domenica, 26 corrente, si effettuerà un altro treno speciale, a prezzi ridottissimi, da Genova a Milano.

La Navigazione Generale Italiana rilascierà i biglietti per le gite in mare, provvedendo essa *buffet* a bordo a pagamento pei passeggeri di terza classe; ai biglietti di prima classe ne andrà unito un altro pel vitto al prezzo di L. 4.

La stessa Direzione ha pure stabilito un servizio diretto tra Torino e Firenze, via Genova e Pisa per viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe e con facoltà di fermarsi in una stazione intermedia.

Canale di Suez. — Togliamo il brano seguente dalla parte del rapporto annuale della Società del Canale di Suez, relativa ai lavori di miglioramento.

La prima parte dei lavori di miglioramento deve comprendere, come ve l'indicavamo nel 1885, oltre all'esecuzione del canale d'acqua dolce tra Ismailia e Porto Said, ora a buon porto:

1. un allargamento di 15 metri su tutta la lunghezza del canale marittimo;
2. l'approfondimento del canale a metri 8.50 su tutta la sua lunghezza.

Quest'ultimo miglioramento è il primo ad eseguirsi, e tutte le misure sono prese per terminarlo prontamente; già questo approfondimento è fatto per 40 chilometri.

Noi procediamo all'allargamento cominciando dagli scavi a secco, dei quali circa un milione di metri cubi è stato già giudicato. Comincieremo i lavori colle draghe, partendo dalle stazioni attuali, il cui allungamento riuscirà subito vantaggioso al transito delle navi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Giugno 11	Giugno 18
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 780	779
» » Mediterranee	» 624	621
» » Sicule	» 605	602
» » Sarde (preferenza)	» —	284
» » Palermo-Marsala-Trapani . .	» 405	405
Buoni Ferrovie Meridionali	» —	555
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . . .	» 308	304
» » Novara-Seregno . . .	» 257	257
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	318
» » » 2ª emiss.	» 313	319
» » Centrale Toscana . .	» 539	541
» » Meridionali	» 322,50	322,50
» » Sarde, serie *A* . . .	» 322	321
» » » serie *B* . . .	» 324	323
» » » 1879	» 325	325
» » Pontebba	» —	489
» » Nord-Milano	» 286	284
» » Meridionali Austriache.	» 300	304

CONVOCAZIONI.

Società Anonima delle Ferrovie Nord-Milano. — Essendo andata deserta l'assemblea straordinaria del 26 maggio, i signori azionisti sono nuovamente convocati in assemblea straordinaria pel giorno 27 corrente, nella sede della Società, per deliberare sul seguente ordine del giorno: Modificazioni allo statuto sociale.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Convocazione pel 26 giugno dell'assemblea ordinaria in Padova presso la sede della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche. — Assemblea straordinaria pel 2 luglio p. v., alle ore 11, presso la sede della Società in Bergamo.

ESTRAZIONI.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche in Padova. — Estrazione di 38 Obbligazioni pagabili alla pari dal 1° luglio p. v.

Titoli da una Obbligazione.

6686	4541	227	3225	5641	6566
3169	1028	6259	5217	5137	6946
1371	4955	7249	7099	691	5982

Titoli da cinque Obbligazioni.

1541	733	711	201

PAGAMENTI.

Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche di Bergamo. — Pagamento dal 1° luglio del saldo dividendo ed acconto utili 1887 in lire 22.50 per azione, verso presentazione della cedola N. 31.

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia. — Pagamento dal 1° luglio della cedola N. 2 delle azioni. (Vedi *pagine annunzi*).

Ferrovie del Mediterraneo. — Pagamento di un secondo acconto sul dividendo 1886-87 di L. 12.50 dal 1° luglio p. v. (Vedi *pagine annunzi*).

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura di Messina (20 giugno, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto di sistemazione e completamento di porzione dell'8° tronco, prima parte, compreso tra la risvolta Natoli e l'innesto con la comunale Raccuia. Importo ridotto L. 57,405.90. (V. N. 19 e 22 del *Monitore*).

Provincia di Torino (21 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del terzo tronco della strada provinciale da Pont Saint-Martin a Gressoney (dalla borgata Bilchouken a Gressoney la Trinité). Importo L. 114,376.28. Cauzione provvisoria L. 6000; definitiva L. 12,000. Fatali 6 luglio, ore 10 antimeridiane.

Provincia di Torino (21 giugno, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto del primo tronco della strada provinciale da Pont Saint-Martin a Gressoney (compreso fra le sezioni 401-835, lunghezza m. 8174.60). Importo L. 183,525.63. Cauzione provvisoria L. 9500; definitiva L. 19,000. Fatali 6 luglio, ore 10 antim.

Congrega di Carità di Lucera (23 giugno, ore 11 antim., definitivo). — Appalto dei lavori di ampliamento del Pio Stabilimento Pellegrini. Importo ridotto L. 79,420. (V. N. 20 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Messina (23 giugno, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione della strada militare dal villaggio Ritiro, sulla provinciale Messina-Milazzo, all'altura di S. Jachiddo, presso Messina, dell'ammontare di L. 110,000. Lavori ultimati in giorni 150. Cauzione L. 11,000.

R. Prefettura di Roma (27 giugno, ore 11 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del muro di difesa del molo e delle banchine all'antemurale del porto di Civitavecchia. Importo L. 29,521 58. Cauzione L. 1500.

Deputazione provinciale di Catania (28 giugno, ore 12 merid., definitivo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la rettificazione di un tronco della strada da Acireale a Giarre. Importo ridotto L. 31,208.10. (V. N. 19 del *Monitore*).

R. Prefettura della provincia di Molise (30 giugno, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria dei Comuni di S. Angelo del Pesco e Castel del Giudice, dall'incontro delle comunali di Capracotta e Pescopennataro alla provinciale Sangrina (m. 4880). Importo L. 47.000. Lavori terminati in anni 7. Cauzione provvisoria L. 2400; definitiva L. 4700. Fatali a destinarsi.

R. Prefettura della provincia di Cagliari (30 giugno, ore 10 antim., 2ª asta per deserzione del primo incanto). — Appalto dei lavori di allargamento da cinque a sei metri del tratto di strada compreso tra Cuglieri e Santa Caterina di Pittinnuri, per una lunghezza di metri 10,715, lungo la strada nazionale Cuglieri-Oristano. Importo L. 52,900. Cauzione provvisoria L. 2500; definitiva il decimo. Lavori compiuti entro un anno. Fatali 18 luglio p. v.

Consorzio stradale Conegliano-Tarzo-Lago in Tarzo (30 giugno, ore 11 antim., fatali). — Appalto della costruzione del 2° e 3° tronco della strada comunale consorziale. Importo ridotto L. 120,201.59 (Vedi N. 16 e 21 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e R. Prefettura di Ferrara (1° luglio, ore 10 antim., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per difendere frontalmente tutto il tratto d'argine destro del Po denominato Froldo Fossasamba (metri 2,239.50), per la presunta somma di L. 230,193, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Lavori ultimati in 180 giorni. Cauzione provvisoria L. 15,000; definitiva il decimo. Si farà luogo al deliberamento quand'anche siavi un solo offerente.

Direzione territoriale del Genio Militare di Roma (4 luglio, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di adattamento della prima tettoia dell'arsenale in Civitavecchia a sede di una stazione torpediniera. Importo L. 27,000. Lavori compiuti in 100 giorni. Cauzione L. 2700.

Direzione del Genio Militare di Milano. — (6 luglio, ore 10 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di demolizione di parte della caserma S. Giovanni in Bergamo e costruzione del padiglione centrale e di parte del fabbricato laterale di destra. Importo L. 195.000. Lavori ultimati in giorni 500. Cauzione L. 19,500.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Genova (6 luglio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sessennale manutenzione (dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1893) delle macchine galleggianti, dei gavitelli e battelli in servizio del porto di Genova, aggiudicato provvisoriamente col ribasso di L. 7.50 su L. 84,600 (V. N. 18 del *Monitore*).

Provincia di Cagliari (12 luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada obbligatoria da Villasalto a S. Nicolò Gerrei (m. 14350). Importo L. 171,776.80. Cauzione L. 10,000. Fatali 20 giorni.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera di una tettoia metallica per conto dell'ingegnere M. Miglionico.

Direzione del Genio Militare di Alessandria. — L'appalto per la costruzione di varii corpi di fabbrica per l'acquartieramento di un reggimento artiglieria da campagna, nell'asta del 4 giugno in Alessandria fu aggiudicato al signor Balleris Carlo e C., domiciliato a Milano, viale Sempione, N. 57, col ribasso del 21.26 per 0[0 su L. 1,150,000. (V. N. 20 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Aquila. — L'appalto delle opere provviste occorrenti alla sistemazione ed arginatura del primo tronco del fiume Aterno, nel tenimento di Vittorito, Pentima e Popoli, nell'asta del 6 giugno andò deserto, rimanendo quindi definitivamente aggiudicato al signor Postiglione Epifanio, per L. 105,209.29. (V. N. 21 del *Monitore*).

Prefettura di Bari. — L'appalto per la manutenzione triennale delle opere d'arte del porto nuovo di Bari, nell'asta del 4 giugno a Bari fu aggiudicato al signor Storelli Vincenzo fu Gaetano, domiciliato a Bari, via Roberto da Bari, N. 100, per L. 79,763.18. (V. N. 22 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lecce. — L'appalto della quinquennale manutenzione delle opere, gru e gavitelli, e per l'estirpamento delle alghe nel porto di Brindisi, nell'asta dell'8 giugno fu in Prefettura definitivamente aggiudicato al signor Gelich Alessandro, col ribasso del 0,05 0[0 su L. 141,010.50. (Vedi N. 14, 18 e 21 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Messina. — L'appalto per il consolidamento della strada militare Casazza-Cataratti, nell'asta dell'8 giugno a Messina fu aggiudicato al signor Aloi Luigi, domiciliato a Messina, via Casa Pia, N. 58, per la somma di L. 20,172, depurata del 15.95 per 0[0.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato.

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° al 10 giugno 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	510 — 4537	315 — 4321	216	—
Media in esercizio	4425	4231	194	—
Viaggiatori	1.345.369 61	1.213.404 60	131.965 01	—
Bagagli e Cani	64.945 70	62.451 81	2.493 89	—
Merci a G. e P. V. accelerata	297.532 81	259.518 17	38.014 64	—
Merci a P. V.	1.446.260 68	1.350.621 49	95.639 19	—
TOTALE	3.154.108 80	2.885.996 07	268.112 73	—

Prodotti *dal 1° luglio 1886 al 10 giugno 1887.*

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	42.157.751 95	39.755.480 54	2.402.271 41	—
Bagagli e Cani	2.078.182 59	1.985.137 69	93.044 90	—
Merci a G. e P. V. accelerata	9.957.520 29	9.564.214 44	393.305 85	—
Merci a P. V.	52.035.091 29	49.607.035 88	2.428.055 41	—
TOTALE	106.228.546 12	100.911.868 55	5.316.677 57	—

Prodotto per chilometro.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
della decade	695 20	667 90	27 30	—
riassuntivo	24.006 45	23.850 60	155 85	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Aprile 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	11.637 10	466 75	12.103 85
Torino-Lanzo	» 32	31.627 05	10.004 50	41.631 55
Settimo-Rivarolo	» 23	12.687 90	10.857 05	23.544 95
Santhià-Biella	» 30	27.017 77	26.325 45	53.343 22
Fossano-Mondovì	» 24	4.002 65	321 25	4.323 90
Sassi-Superga	» 3	3.308 55	—	3.308 55
TOTALE		90.281 02	47.975 00	138.256 02

SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI dal 1° al 10 Giugno 1887.

	Chil.	Viaggiatori	Bagagli	Merci Gr. Velocità	Id. Picc. Vel. Acc.	Id. Picc. Veloc.	Totali
Vicenza-Schio	32	4.150 75	39 80	354 50	262 10	3.329 10	8.136 25
Padova-Treviso-Vicenza	108	11.884 70	233 65	1.054 45	858 00	7.435 10	21.465 90
Conegliano-Vittorio	14	1.677 80	85 70	104 35	—	852 95	2.720 80
Albano-Nettuno	38	7.402 00	186 70	675 00	103 40	4.470 05	12.837 15
Torre-Arsiero	24	1.276 30	4 55	165 90	—	1.307 00	2.753 75
Parma-Suzzara	44	2.939 75	72 55	243 55	154 15	1.353 90	4.763 90
Roma-Marino	24	1.562 90	6 30	38 95	—	2.144 35	3.752 50
Bologna-Imola	33	4.671 10	19 40	75 20	—	79 55	4.845 25
Venezia-Bagnoli	77	6.616 05	48 75	154 25	—	2.195 35	9.014 40
Udine-Cividale	16	1.550 50	19 80	50 85	—	565 65	2.186 80
Camposampiero-Montebelluna	29	535 60	15 90	—	—	—	551 50
Bologna S.V.-Portomaggiore tronco Bologna S.V.-Budrio	16	1.242 90	7 70	—	—	—	1.250 60

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

15ª Decade — Dal 21 al 31 maggio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	1.300.937 04	70.616 05	321.728 68	1.349.010 88	32.978 05	3.075.270 70	3.980 00	772 68
1886	1.108.450 17	53.111 59	307.816 70	1.308.450 23	42.305 57	2.820.134 26	3.980 00	708 58
Differenze nel 1887	+ 192.486 87	+ 17.504 46	+ 13.911 98	+ 40.560 65	— 9.327 52	+ 255.136 44	»	+ 64 10
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	13.994.364 38	684.960 50	4.144.661 01	18.262.654 19	456.586 34	37.543.226 42	3.980 00	9.432 97
1886	12.365.680 42	608.445 11	3.644.914 39	17.727.843 74	497.649 10	34.844.532 76	3.980 00	8.754 91
Differenze nel 1887	+ 1.628.683 96	+ 76.515 39	+ 499.746 62	+ 534.810 45	— 41.062 76	+ 2.698.693 66	»	+ 678 06
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	40.246 15	1.092 80	4.635 90	33.375 40	1.117 95	80.468 20	740 82	108 62
1886	26.992 16	467 25	1.916 28	14.204 23	1.002 01	44.581 93	495 46	89 98
Differenze nel 1887	+ 13.253 99	+ 625 55	+ 2.719 62	+ 19.171 17	+ 115 94	+ 35.886 27	+ 245 36	+ 18 64
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.					
1887	477.856 70	10.611 68	55.965 21	348.050 08	13.538 42	906.021 59	711 25	1.273 84
1886	294.050 86	5.103 78	22.437 19	148.922 95	10.144 94	480.659 72	445 17	1.079 72
Differenze nel 1887	+ 183.805 34	+ 5.507 90	+ 33.528 02	+ 199.127 13	+ 3.393 48	+ 425.361 87	+ 266 08	+ 194 12

Il 23 maggio vennero aperti i tronchi **Loreo-Chioggia** di chilometri 20, e **Casalmaggiore-Mezzani Rondani** di chilometri 3.

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	1886	*Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	1886	*Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.924 00	2.559 50	+ 364 50	30.205 55	29.793 40	+ 412 15
Merci	587 40	393 10	+ 194 30	10.640 32	8.400 20	+ 2.240 12
Introiti diversi	105 15	87 90	+ 17 25	1.786 90	287 15	+ 1.499 75
Totali	3.616 55	3.040 50	+ 576 05	42.632 77	38.480 75	+ 4.152 02

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

33ª Decade — Dal 21 al 31 maggio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	100.307 80	1.633 99	7.540 96	91.611 34	2.381 74	203.475 83	606 00	335 77
1886	122.337 80	2.024 70	10.771 88	97.376 36	1.780 32	234.291 06	606 00	386 62
Differenza nel 1887	— 22.030 00	— 390 71	— 3.230 92	— 5.765 02	+ 601 42	— 30,815 23	»	— 50 85
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 MAGGIO.					
1886-87	3.536.899 50	76.874 98	355.479 16	3.632.278 63	71.578 35	7.673.110 62	606 00	12.661 90
1885-86	3.321.409 10	73.437 36	329.813 23	3.553.034 33	69.022 53	7.346.716 55	606 00	12.123 29
Differenza nel 1887	+ 215.490 40	+ 3.437 62	+ 25.665 93	+ 79.244 30	+ 2.555 82	+ 326.394 07	»	+ 538 61
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	5.962 31	21 63	43 09	5.132 13	88 40	11.247 56	62 00	181 41
1886	3.313 60	26 00	79 32	114 71	28 60	3.562 23	31 00	114 91
Differenza nel 1887	+ 2.648 71	— 4 37	— 36 23	+ 5.017 42	+ 59 80	+ 7.685 33	+ 31 00	+ 66 50
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 MAGGIO.					
1886-87	115.626 99	1.294 42	4.939 99	21.009 43	1.340 00	144.210 83	37 00	3.897 59
1885-86	26.100 70	207 95	419 24	513.10	105 30	27.346 29	7 00	3.906 61
Differenza nel 1887	+ 89.526 29	+ 1.086 47	+ 4.520 75	+ 20.496 33	+ 1.234 70	+ 116.864 54	+ 30 00	— 9 02

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135 milioni interamente versati

STRADE FERRATE COMPLEMENTARI — COSTRUZIONI A RIMBORSO DI SPESA

AVVISO DI PROROGA D'ASTA.

A modificazione dell'Avviso d'Asta in data 25 maggio 1887, concernente lo

Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella rettifica **Capua-Casalnuovo** della Diretta **Roma-Napoli**, fra il **Kil. 10,000** ed **Afragola,** della lunghezza di metri 13,041.39 (esclusa la provvista e posa in opera dei meccanismi fissi e del telegrafo, la fornitura dei materiali d'armamento della via ed escluse le espropriazioni permanenti) per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire *due milioni cinquecentotremila ottocentoventicinque* e centesimi *dieci* (L. 2.503.825,10),

si rende noto che in seguito a disposizione del Ministero dei Lavori Pubblici, l'apertura dell'Asta per detto appalto, la quale era stabilita per il giorno 15 giugno corrente alle ore 10 antimeridiane, venne **differita al giorno 15 Luglio** p. v. alla stessa ora, ferme restando tutte le norme e condizioni indicate nell'Avviso suddetto.

Milano, 10 giugno 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia

Società anonima — Sede in Roma — Capitale versato L. 15,000,000

PAGAMENTO DELLA CEDOLA N. 2 DELLE AZIONI

Si notifica ai signori azionisti che, a partire dal 1° luglio 1887, le sottoindicate Casse pagheranno, contro consegna della Cedola N. 2, la somma di

lire 13.75 per azione

in acconto degli utili del secondo esercizio sociale 1886-87, in conformità della deliberazione del Consiglio d'Amministrazione in data 23 maggio 1887.

A **Roma**, presso l'ufficio della Sede Sociale;
» **Palermo**, presso la Direzione Generale della Società;
» **Messina**, presso la Banca Siciliana;
» **Catania**, presso la Banca di Depositi e Sconti;
» **Napoli**, presso la Società di Credito Meridionale;
» **Firenze**, presso i signori Em. Fenzi e C.;
» **Livorno**, presso i signori Rodocanacchi figli e C.;
» **Torino**, presso i signori fratelli Marsaglia e C.;
» **Milano**, presso la Banca Generale;
» **Genova**, presso la Banca Generale.

Roma, 10 giugno 1887.

Il Direttore Generale: A. BILLIA.

Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135 milioni interamente versati

STRADE FERRATE COMPLEMENTARI — COSTRUZIONI A RIMBORSO DI SPESA

AVVISO DI PROROGA D'ASTA.

A modificazione dell'Avviso d'Asta in data 25 maggio 1887, concernente lo

Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella Diretta **Roma-Napoli** fra **Capua** ed il **Kil. 10,000** del tronco di rettifica **Capua-Casalnuovo,** della lunghezza di metri 8485.90 (escluse le espropriazioni permanenti, la provvista dei materiali d'armamento, la provvista e la posa dei meccanismi fissi e del telegrafo) per la somma presunta, soggetta a ribasso d'asta, di lire *seicentosettantaseimila duecento ottantatrè* e centesimi *ottantacinque* (L. 676.283,85),

si rende noto che in seguito a disposizione del Ministero dei Lavori Pubblici, l'apertura dell'Asta per detto appalto, la quale era stabilita per il giorno 17 giugno corrente alle ore 10 antimeridiane, venne **differita al giorno 17 Luglio** p. v. alla stessa ora, ferme restando tutte le norme e condizioni indicate nell'Avviso suddetto.

Milano, 10 giugno 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX Sabato, 25 Giugno 1887 NUM. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Colla fine del corrente mese e semestre, essendo numerose le scadenze d'abbonamento, preghiamo i cortesi nostri associati di affrettarsi a farci pervenire le loro domande di rinnovazione, e ciò per facilitare il lavoro delle nostre registrazioni.

Si spedisca direttamente l'importo dell'abbonamento con vaglia postale o valori in lettera raccomandata. L'AMMINISTRAZIONE.

Le Costruzioni Ferroviarie

Riservandoci di pubblicare in altro numero le parti più interessanti della elaborata relazione dell'on. De Zerbi sui *Provvedimenti riguardanti la costruzione delle strade ferrate del Regno* presentata alla Camera dall'on. ministro Saracco il 18 aprile u. s. e da noi riprodotti nel *Monitore* del 30 di detto mese, ci affrettiamo a riferire il progetto di legge nel testo modificato dalla Commissione della quale è appunto relatore l'on. De Zerbi.

Art. 1. In aggiunta al fondo stanziato con la legge 29 luglio 1879 (n. 5002, serie 2ª), per la costruzione delle ferrovie complementari, è autorizzata la maggiore spesa di L. 121,000,000 sul bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per il complemento e saldo dei lavori relativi alle linee di ferrovia indicate nella tabella annessa alla presente legge. (Vedi *Monitore* del 7 maggio u. s., pag. 301).

Art. 2. Questa maggiore spesa verrà iscritta nel capitolo 134 del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, esercizio 1886-87, e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi nel modo seguente:

Anno 1886-87	L.	52,163,785
» 1887-88	»	30,000,000
» 1888-89	»	30,000,000
» 1889-90	»	8,836,215

Fermo rimanendo l'obbligo del reintegro a termini dell'articolo 9 della legge 5 luglio 1882 (n. 875, serie 3ª), quella parte del fondo posto a carico del bilancio nei detti esercizi, il cui impiego fosse rimandato ai bilanci successivi, potrà essere prelevato per i pagamenti da farsi nelle altre linee complementari, limitatamente però alle opere già impegnate a tutto il 30 giugno 1887.

La rimanente somma che fosse stata già prelevata dai fondi destinati ad altre linee complementari, verrà reintegrata ai detti fondi.

Alla maggiore spesa afferente all'esercizio finanziario 1886-87 sarà provveduto mediante emissione di obbligazioni ferroviarie, ammortizzabili, nei termini della legge 27 aprile 1885 (n. 3048, serie 3ª).

Art. 3. Con legge speciale da presentarsi al Parlamento entro il novembre del corrente anno, si provvederà ai maggiori fondi occorrenti ed alla divisione in capitoli dello stanziamento annuo per le singole ferrovie complementari, di cui alla legge 29 luglio 1879 (n. 5002, serie 2ª), per la diretta comunicazione fra Roma e Napoli, di cui all'art. 34 della legge 29 luglio 1879 (n. 5002, serie 2ª), ed alla legge 5 luglio 1882 (n. 877, serie 3ª), ed al capitolo 134 del bilancio Ministero dei Lavori Pubblici, esercizio 1886-87, e per la ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti, di cui all'articolo 11 della legge 5 luglio 1882 (n. 375, serie 3ª), e che rimane approvata.

Art. 4. La costruzione della linea Roma-Napoli-Eboli-Reggio-Messina-Cerda sarà compiuta nel termine di 6 anni.

Il Governo del Re è autorizzato a concludere i contratti per la costruzione delle dette linee in seguito a licitazioni private, previo il parere del Consiglio di Stato, ed avrà facoltà di prendere i provvedimenti necessarii per ripartire la spesa sopra varii esercizi finanziarii, mediante annualità a carico del bilancio dello Stato, per le quali il fondo delle costruzioni non sia gravato di una somma che ecceda venti milioni di lire per ogni esercizio finanziario.

Art. 5. La sovvenzione annua stabilita dall'articolo 2

della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2ª) per ogni chilometro delle ferrovie in essa indicate e per un periodo di tempo non eccedente i 35 anni, potrà essere aumentata da lire 1000 a lire 3000 per un tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse in virtù dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª).

Con Decreto Reale, da sottoporsi al Parlamento fra un anno dalla promulgazione della presente legge, saranno determinate le norme ed i criterii che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione.

ARRETRATI FERROVIARII

Prima di occuparci della relazione compilata dall'on. Lacava sugli arretrati ferroviarî, crediamo opportuno presentare ai nostri lettori i quesiti formulati dalla Commissione parlamentare ai Ministri delle Finanze e dei Lavori pubblici, e le risposte dei Ministri stessi, non senza aggiungere però che la Commissione stessa ha proposto l'approvazione della somma di L. 100,850,000 per far fronte alle maggiori spese ferroviarie.

A tal uopo il Governo emetterà tante obbligazioni ferroviarie, 3 per cento, con decorrenza dal 1° luglio. Ecco i quesiti:

1° Quali congegni di riscontri ha il Ministero del tesoro per determinare gl'impegni del Ministero dei lavori pubblici, e quali provvedimenti legislativi intendonsi presentare perchè sieno tenuti i registri degli impegni nei confini delle somme autorizzate da leggi, e quali sanzioni in caso di trasgressione?

2° Quali rimedi tecnici ed amministrativi possono additarsi affinchè cessi l'inconveniente oramai costante che i preventivi delle spese risultano sempre e di molto al disotto dei consuntivi?

3° Quali modificazioni possono apportarsi ai capitolati allo scopo di evitare liti e transazioni per pretese che affacciano gli accollatari dopo i contratti di appalto?

4° Se il Ministero consente ad abrogare l'art. 9 della legge 5 luglio 1882, n. 875, circa la facoltà accordata al Governo di riunire in due capitoli divisi in articoli le somme da stanziarsi annualmente nel bilancio dei lavori pubblici per l'esecuzione della legge 29 luglio 1877, numero 5002.

Sulla 1ª domanda il Ministro del tesoro rispose che il suo dicastero esercita la vigilanza su tutte le scritture dei diversi Ministeri, ma per la legge di contabilità ogni Ministro è responsabile del suo bilancio ed ha un'apposita ragioneria vigilata dalla ragioneria centrale, alla quale ogni ragioneria deve mensilmente trasmettere un riassunto del proprio giornale per il riscontro, onde è che il Ministro del tesoro risponde solamente del riscontro della ragioneria generale. Così, ad esempio, non risponde delle liquidazioni ferroviarie che appartengono non al suo Ministero, ma a quello dei lavori pubblici.

Confermò che i diversi Ministeri ed anche la Corte dei Conti resistono ad applicare le sue *Istruzioni*, e perciò promise formalmente alla Commissione la presentazione di un progetto di legge; ed in quanto alle opere pubbliche aggiunse che bisogna tenere la scrittura anche per la scadenza dei pagamenti corrispondenti ai singoli esercizi.

Il Ministro dei lavori pubblici rispose che non crede sufficienti i vigenti congegni, avendone avuto la riprova anche in altre opere pubbliche, come nella costruzione delle strade di serie.

Sulla 2ª il Ministro dei lavori pubblici dichiarò ritenere innanzi tutto doversi fare dei progetti bene ed accuratamente, ed avere un buon personale per redigerli e sorvegliare i lavori; non saper per ora escogitare altro rimedio, rimettendosi a tali concetti che si propone di attuare.

Sulla 3ª lo stesso Ministro manifestò esservi nel suo Ministero molti studi sul soggetto e s'impegnò a provvedervi.

Sulla 4ª la risposta fu di puro ordine amministrativo. L'on. Saracco prese impegno di presentare l'elenco delle opere ferroviarie, e dei rispettivi impegni, acciò non possano più esservi storni e distrazioni di somme per spese diverse da quelle per le quali le somme vennero approvate.

La Commissione, nel prendere atto delle dichiarazioni e promesse dei due Ministri, fa voti analogamente alle domande sopraddette:

1° Che il Ministro del tesoro non tardi a presentare il progetto di legge promesso, affinchè non si dia corso ad impegni per maggiori spese facoltative senza che preceda l'autorizzazione del Parlamento;

2° Che affinchè i preventivi della spesa per le opere pubbliche riescano meno discosti dai consuntivi, oltre dei due concetti sopra additati dal Ministro dei lavori pubblici, che già sono stati antecedentemente svolti in questa relazione, si studi la grave questione anche dal lato della responsabilità individuale, giacchè invano o per lo meno difficilmente questa potrebbe rintracciarsi nel presente progetto di legge;

3° Che non tardino ugualmente i provvedimenti promessi dal Ministro dei lavori pubblici circa i rimedi atti ad evitare, per quanto è più possibile, liti e transazioni tra il Governo e gli appaltatori;

4° E riguardo alla quarta dimanda propone il seguente articolo di legge:

« L'articolo 9 della legge 5 luglio 1882, n. 875, è abrogato ».

IL FRENO SCHLEIFER
E LA LINEA NOVARA-SEREGNO

Il 19 corrente ebbero luogo degli interessanti esperimenti di un nuovo freno automatico inventato dal signor Schleifer, sul tronco Novara-Busto Arsizio della linea Novara-Seregno.

Assistevano agli esperimenti molti ingegneri, alcuni rappresentanti delle Società ferroviarie Adriatica e Mediterranea, e l'inventore stesso appositamente venuto da Berlino.

Dai giornali di Milano rileviamo che il freno Schleifer non solo serve a trattenere i treni nelle discese, a fermarli e dividerli in più parti in caso di pericolo, ma serve altresì a fermarli alle stazioni senza il solito concorso dei guardia-freni, la manovra essendo esclusivamente affidata al macchinista.

Ogni vettura d'un treno, munito del freno Schleifer, possiede un meccanismo messo in azione dall'aria compressa proveniente da una pompa posta sulla locomotiva.

Quando tutto il complesso degli organi è in ordine, i ceppi dei freni sono allentati; quando invece viene a mancare, o per manovra fatta dal macchinista o per ac-

cidenti sopravvenuti, l'azione di questa forza, il treno automaticamente agisce per virtù dell'aria stessa, sotto la pressione che si trovava già nel meccanismo.

I vantaggi che questo meccanismo presenta si possono comprendere nei seguenti: Nel permettere al macchinista di fermare il treno con rapidità molto maggiore di quella che occorre abitualmente quando deve comandare questa manovra al personale di scorta del treno; nel pregio che il sistema presenta nel fatto che, in caso di avarie al freno o agli attacchi di vettura a vettura che impediscono il funzionamento del treno stesso, si produce un arresto, ciò che serve di avvertimento al macchinista che egli, ripresa la marcia, non potrà più contare su questo sussidio.

I meccanismi coi quali il signor Schleifer ottiene questo servizio sono semplicissimi, di minore complicazione e di maggiore durata di quelli dei freni simili ad aria compressa automatici.

Il primo impianto e la manutenzione di questo meccanismo costano assai poco; le vetture munite di freno Schleifer possono poi prestare servizio cumulativamente al materiale munito di freni simili ad aria compressa già in uso da noi.

Le singole prove fatte durante quel giorno furono: due fermate istantanee del treno che, a detta degli intervenuti, riuscirono benissimo; due prove di divisione del treno in due parti, le quali si fermarono automaticamente e poterono in seguito essere riunite per continuare la marcia.

In queste prove il treno si fermò in pochi secondi e dopo pochi metri di percorso dal segnale d'allarme al momento dell'arresto, malgrado filasse con una velocità di quasi 50 chilometri all'ora. Il secondo degli esperimenti riuscì ancora più interessante perchè eseguito su una discesa colla pendenza del 16 per mille.

Tutti gli esperimenti furono eseguiti personalmente dall'inventore del freno.

Nel ritorno da Busto Arsizio a Novara si sono pure fatte delle prove dell'illuminazione elettrica del treno: la luce elettrica viene somministrata da una dinamo, posta in un carro bagaglio, messa in moto dal movimento stesso del treno, e ripartita in accumulatori capaci di dare luce per sei ore e che vengono applicati ad ogni vettura.

La Società della ferrovia Novara-Seregno adotterà, dal primo giorno del suo esercizio, tanto questo sistema illuminante quanto il freno Schleifer.

Ed ora che abbiamo parlato del freno Schleifer e degli esperimenti con esso fatti, non crediamo inutile lo spendere due parole per la linea sulla quale gli esperimenti ebbero luogo.

L'idea della ferrovia Novara-Seregno, attorno alla quale si lavora da oltre quattro anni, è dovuta ad una Società anonima, col capitale versato di quattro milioni, che ha per presidente il barone Eugenio Cantoni, e per consigliere delegato l'egregio ingegnere Rodriguez, quello stesso che tanto lavorò pel tram Milano-Vaprio, e per la ferrovia economica Saronno-Como.

Questa ferrovia parte da Novara, attraversa il Ticino all'altezza di Turbigo, dopo aver fatto sosta alla grossa borgata di Galliate, e tocca quindi Castano, Vanzaghello, Busto Arsizio, Castellanza, Rescaldina, Saronno, Ceriano, Cesano e Seregno, ottenendo sensibili accorciamenti specialmente tra l'alto Milanese ed il Bergamasco col Piemonte, ed abbreviando sensibilmente la distanza fra Busto e le linee che ivi fanno capo con Genova e Savona.

L'opera più grandiosa di tutta questa linea è il ponte sul Ticino, costrutto pel doppio passaggio della strada provinciale Novara-Gallarate e della ferrovia Novara-Seregno. Il qual ponte è davvero un'opera d'arte che fu lodata da tutti i tecnici che intervennero alle esperienze Schleifer.

La parte inferiore del ponte, destinata per il carreggio normale, ha una larghezza di metri 5,70, oltre a due marciapiedi laterali per pedoni, della larghezza di m. 0,80.

La larghezza del tavolato superiore in corrispondenza alla ferrovia è di metri 6. Il ponte è a travi continue e poggia su due pile e due spalle distanziate progressivamente metri 45, metri 56 e metri 44. Il ponte, nella parte inferiore ove passa la strada provinciale Novara-Gallarate ha una lunghezza di metri 145. Nella parte superiore invece destinata al transito della ferrovia, la lunghezza totale del ponte raggiunge i metri 180, dovendosi tener conto anche dei due soprapassaggi alla strada provinciale Novara-Gallarate che formano col ponte un'opera sola.

La costruzione del ponte sul Ticino e degli altri ponti in ferro che attraversano il canale Quintino Sella, il torrente Terdoppio, il canale Cavour, il naviglio Langosco, il naviglio Grande e il canale Villoresi, è dovuta alla Impresa industriale italiana di Napoli, diretta dal commendatore Cottrau.

I lavori di costruzione di questa linea secondaria sono molto inoltrati e si spera che potrà essere inaugurata in ottobre o novembre. Per intanto il giorno 27 corr. verrà aperto all'esercizio il tronco Novara-Busto Arsizio pel solo trasporto dei passeggieri e dei bagagli, riservandosi la Società di attivare fra breve anche il servizio delle merci.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Quindicesimo Rapporto *della Direzione e del Consiglio d'amministrazione all'assemblea generale degli azionisti del 27 giugno* 1887.

Signori,

Abbiamo l'onore di presentare all'assemblea generale della Compagnia del Gottardo il nostro *quindicesimo rapporto di gestione* relativo all'esercizio del 1886.

I. — *Basi ed estensione dell'impresa.*

Nel nostro ultimo rapporto vi abbiamo esposto le trattative aperte col Consiglio Federale svizzero riguardo alle decisioni prese nell'assemblea generale del 27 giugno 1885, secondo le quali il capitale azioni e obbligazioni della Compagnia si sarebbe dovuto aumentare di 15 e 1/2 milioni di franchi al totale, e il fondo di riserva aumentato coll'importo dei prodotti straordinari. In questa occasione vi abbiamo informati che non avevamo ottenuta l'approvazione del Consiglio Federale per le condizioni alle quali l'assemblea degli azionisti aveva subordinato le dette risoluzioni, condizioni che importavano il diritto di disporre degli interessi dei fondi e la modificazione dell'articolo 17 degli statuti, e che per conseguenza bisognava differire l'emissione progettata delle azioni.

Frattanto i Governi degli Stati sovvenzionanti si erano scambiate le loro vedute sulla questione di sapere se i capitali di costruzione ancora disponibili ed i loro interessi dovevano essere destinati e riservati esclusivamente alla linea madre Immensee-Pino, in altri termini all'esecuzione del secondo binario.

Nel corso del mese di marzo 1886, il Consiglio Federale ci avvisò che i delegati degli Stati sovvenzionanti dovevano riunirsi presto allo scopo di trattare la questione del resto del capitale di costruzione; questa notificazione aveva per scopo di metterci in grado di far pervenire a tempo al dipartimento le comunicazioni ed i voti che noi potremmo aver formulato a tale riguardo.

Ci siamo fatta premura di profittare di questo invito e di esporre il nostro modo di vedere quanto al resto del capitale di costruzione ed i suoi interessi. Abbiamo specialmente notato che i 227 milioni del capitale di costruzione non furono fissati e riuniti per la rete ridotta *con* doppio binario sulla linea Erstfeld-Bodio, ma per l'esecuzione della rete ridotta *senza* il doppio binario e che la fortuita circostanza che questa somma non viene completamente assorbita dalla esecuzione della rete ridotta non conferisce, secondo noi, agli Stati sovvenzionanti dei diritti che essi non avrebbero avuto, se il capitale di cui si tratta fosse stato intieramente speso o sorpassato.

Esista o no un residuo del fondo di costruzione, la Compagnia è tenuta a stabilire il secondo binario quando se ne riconoscerà la necessità, e la prova che essa vuole

adempiere ai suoi impegni si trova non solamente nel modo con cui i lavori furono eseguiti dopo la riorganizzazione finanziaria, ma anche nelle risoluzioni prese dagli organi della Compagnia, in data 27 giugno 1885, per aumentare i fondi disponibili.

Quanto all'impiego degli interessi dei capitali di costruzione disponibili, la Compagnia crede di aver diritto a disporne nei limiti fissati dalla legge, come essa dispone degli altri prodotti.

Il capitale non ancora impiegato nella costruzione dovendo essere rimunerato dell'esercizio, e questo dovendo ancora sopportare il considerevole ammortamento delle perdite di corso sul capitale obbligazioni emesse in più, è giusto ed equo che gli interessi dei capitali attivi disponibili siano versati all'esercizio. Dopo aver così motivato il nostro punto di vista sul diritto, abbiamo aggiunto però che sul terreno *pratico* non ci sembrava difficile di intendersi e soddisfare i diversi interessi in causa. La conferenza dei delegati dei tre Stati sovvenzionanti si è riunita in principio di luglio.

Secondo le comunicazioni che il dipartimento delle ferrovie ci ha fatte su questi negoziati a nome del Consiglio Federale, i rappresentanti della Germania e dell'Italia, confermando le dichiarazioni scritte dai loro Governi, vollero subito che la Compagnia del Gottardo fosse obbligata a non disporre in nessun modo del capitale economizzato sulla costruzione nè degli interessi di questo capitale, fino a che non sarà costrutto il doppio binario; ma la delegazione svizzera avendo dichiarato di dover respingere ogni ingerenza dei due Stati nell'amministrazione della Compagnia del Gottardo, i detti rappresentanti fissarono la costruzione del secondo binario come punto essenziale delle trattative, e domandarono che si stabilisse un termine di cinque anni per l'impianto di questo secondo binario. Essi dichiararono nello stesso tempo che se il Governo svizzero si impegnava a fare eseguire questi lavori nel tempo già detto, la *questione relativa all'impiego dei fondi sarebbe considerata come completamente risolta.* La delegazione svizzera non entrò in materia su questa domanda, che sino a questo punto non si era formulata e non si trovava neppure all'ordine del giorno; fece osservare però che la sua attitudine non implicava nullameno il rigetto della proposta; nello stesso tempo formulò le dichiarazioni seguenti: stimare che i lavori dovrebbero essere ripartiti su un periodo più lungo, e che per questa ragione bisogna cominciarli senza troppo ritardo; tuttavia le condizioni da considerarsi sono ancora troppo poco dilucidate per permettere al Governo svizzero di impegnarsi ora; non esistono ancora nè piano, nè programma relativo ai fondi destinati a far fronte alle spese, e da questi documenti dipende la fissazione della esecuzione; il Consiglio Federale è disposto a procedere immediatamente ai lavori preparatori indispensabili per poter formulare una dichiarazione positiva, e si impegna a portare poi questa dichiarazione a conoscenza dei due Stati contraenti; l'interesse comune che hanno i tre Stati alla esecuzione in tempo utile del secondo binario, lascia sperare che certamente si potrà arrivare ad un accordo anche su questo punto. I rappresentanti dei due Stati esteri, mantenendo energicamente la loro proposta di risolvere la questione del secondo binario allo scopo di liquidare una volta per sempre le differenze pendenti, riservandosi in caso contrario di rivenire al loro primo punto di vista, i negoziati furono sospesi.

Trasmettendoci questa comunicazione il dipartimento delle ferrovie ci ha informati che il Consiglio Federale aveva deciso di non prendere una risoluzione circa alla domanda dei due Stati riguardante il secondo binario, che quando l'Amministrazione del Gottardo si fosse pronunciata a tale soggetto; segnalandoci i punti principali dei quali il Consiglio Federale doveva tener conto, il dipartimento aggiungeva che nelle discussioni che avevano avuto luogo fino al presente, si erano fatti essenzialmente valere gli argomenti seguenti:

a) La convenzione del 12 marzo 1878 prescrive puramente e semplicemente come l'infrastruttura debba essere eseguita, e nulla dice sulle condizioni colle quali il secondo binario deve essere costruito; specialmente non si legge in nessun posto che l'impianto del secondo binario sia subordinato al traffico;

b) La detta convenzione stipula che nei lunghi *tunnels*, sui grandi ponti, ecc., i lavori di infrastruttura saranno subito eseguiti, in modo che il secondo binario si possa subito posare.

La Compagnia del Gottardo non si è punto conformata a questi obblighi, attesochè un certo numero di lavori importanti, ai quali si sarebbe dovuto procedere subito, e l'esecuzione dei quali richiederà diversi anni, non esistono ancora.

Il dipartimento ci pregava ancora, indipendentemente da queste questioni di diritto, di esprimere la nostra opinione, anche eventuale, sulle questioni di costruzione e specialmente sulla durata dei lavori.

Infine ci faceva la seguente comunizione:

« Considerando che secondo il nostro esposto i capitali di costruzione non ammontavano, il 31 agosto 1885, che a fr. 10,302,124.79; che d'altra parte l'impianto del secondo binario richiederà, secondo la sua richiesta, una somma di fr. 12,500,000; che il Consiglio Federale ha l'obbligo di coprirsi per la somma necessaria alla costruzione, questo ultimo ha preso, in data 23 luglio, la risoluzione seguente:

« La decisione federale dell'8 maggio 1883 sull'impiego degli interessi residuanti del capitale di costruzione è sospesa; il Consiglio Federale ordina che tutti gli interessi residuanti del capitale di costruzione saranno versati al capitale, e questo già nel conto del 1886, e che non si potrà disporre di questo capitale senza il consenso del Consiglio Federale ».

Nella nostra risposta a questa dichiarazione abbiamo subito contestato questa asserzione, come che la Compagnia del Gottardo non si sarebbe conformata in tutti i punti a questi obblighi riguardanti l'infrastruttura della linea principale Immensee-Pino. Noi abbiamo dimostrato che i lavori furono eseguiti strettamente secondo i piani elaborati in conformità alle disposizioni dell'articolo 2 della Convenzione supplementare del 12 marzo 1878, discussi e approvati da una Commissione internazionale al tempo della giustificazione finanziaria e in seguito omologati in tutte le loro parti dal Consiglio Federale, e che nel 1882 l'esecuzione dei lavori era stata espressamente riconosciuta come completamente conforme alle prescrizioni, dopo una ispezione della intiera linea fatta da delegati dei tre Stati sovvenzionanti. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Giovedì, 23 corrente, ebbe luogo a Milano l'ordinaria seduta mensile del Consiglio d'Amministrazione della Società per le S. F. del Mediterraneo.

Presiedeva il conte Belinzaghi ed erano inoltre presenti 19 consiglieri e 2 sindaci.

Il comm. Massa, Direttore generale, informò il Consiglio della visita recentemente da lui fatta ai lavori della linea succursale ai Giovi, che il Governo intende ora affidare alla Società, facendone la sua diretta mandataria per la ultimazione dei lavori stessi. Espose le pratiche in corso per determinare le modalità dell'azione sociale, specialmente in quanto riguarda i pagamenti, avvertendo che tali pratiche dovranno essere definite prima che la Società riceva effettivamente la consegna.

Il Direttore generale informò poi circa la situazione dei crediti della Società verso il Governo, e disse essere stati presentati all'Ispettorato generale i conti liquidi per circa sette milioni, che ritiensi verranno presto rimborsati.

Annunciando poi al Consiglio la proposta, ultimamente fatta al Governo, per l'acquisto di 500 carrozze e 110 lo-

comotive, comunicò un prospetto della situazione del materiale rotabile al 20 corrente mese, in confronto con quella del 1° luglio 1885. Risulta da questo che sono ora in servizio 1,027 locomotive (oltre 61 in costruzione), 2,832 vetture (oltre 170 in costruzione) e 16,691 carri (oltre 3,827 in costruzione), mentre quando la Società assunse l'esercizio della rete si avevano 921 locomotive, 2,594 carrozze e 15,650 carri. Ultimate le costruzioni in corso, saranno dunque in servizio 170 locomotive, 458 vetture e 4,864 carri più che al 1° luglio 1885.

Il Consiglio approvò il preventivo generale dei magazzeni sociali per l'anno 1887-88, ammontante a L. 18,500,000.

Si occupò infine degli affari correnti, concedendo autorizzazioni a procedere ed approvando diversi contratti e variazioni nel personale.

><

Sappiamo che la Società del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato delle S. F. il progetto di raddoppio e rettifica della tratta Aquino-Presenzano della direttissima Roma-Napoli.

Lo studio per detta tratta viene presentato con tre diverse soluzioni, e cioè:

la prima che riguarda il raddoppio di tutta la linea attuale con riordino delle livellette, riducendole al limite del 13.50 per mille;

la seconda che riflette il raddoppio da eseguirsi fino al Km. 146, non che la rettifica nella tratta fra il Km. 146 e 153 della linea attuale e il raddoppio pel rimanente della linea fino a Presenzano;

la terza che concerne il raddoppio fra Aquino e il Km. 146 della linea attuale e la rettifica in tutta la parte rimanente.

Il progetto a preferirsi sarebbe il secondo che risparmia circa due chilometri sulla lunghezza totale della linea attuale.

><

Sappiamo pure che la Società del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato il progetto per l'ingrandimento della Stazione di Pignataro, compresa nella direttissima Roma-Napoli.

><

Nelle adunanze tenutesi il 23 corrente dal Consiglio d'Amministrazione e dal Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1° Colla Ditta Miani, Venturi e C. di Milano, per fornitura di 150 carri coperti a 2 assi, senza freno e loggetta, per il trasporto merci e bestiame;

2° Colla Ditta Felice Grondona e C. di Milano, per fornitura di 150 carri coperti a 2 assi, senza freno e loggetta, per trasporto merci e bestiame;

3° Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino, per fornitura di 150 carri coperti a 2 assi, senza freno e loggetta, per trasporto merci e bestiame.

4° Colla Ditta Fratelli Invitti di Milano, per fornitura di 150 carri coperti a 2 assi, senza freno e loggetta, per trasporto merci e bestiame;

5° Colla Ditta E. Breda e Comp. di Milano, per fornitura di 100 carri coperti a 2 assi, con freno e loggetta, per trasporto merci e bestiame;

6° Colla Ditta Miani Venturi e C. di Milano, per fornitura di 37 carri a bagagli a due assi, con freno ordinario a vite;

7° Colla Ditta Gio. Ansaldo e C. di Sampierdarena, per fornitura di 19 piattaforme girevoli del peso approssimativo di kg. 237,000.

8° Colla Società Nazionale delle officine di Savigliano per fornitura di 150 carri coperti a 2 assi, senza freno e loggetta, per trasporto merci e bestiame;

9° Colla Ditta Felice Grondona e C. di Milano per fornitura di 55 carri a bagaglio a 2 assi con freno ordinario a vite;

10° Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino, per fornitura di 20 carri a bagaglio a 2 assi, con freno ordinario a vite e con freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse;

11° Colla Società Anonima Ausiliare di Strade ferrate, Tramways, Lavori Pubblici in Torino, per fornitura di 22 scambi semplici, di 1 scambio triplo e di una intersezione obliqua per attraversamento di via;

12° Colla Ditta Antonini Giacomo di Milano, per fornitura di quintali 8,600 di legna da fuoco grossa di rovere, leccio, cerro, faggio ed olmo;

13° Colla Ditta Traversa Nicolantonio e Francesco Paolo di Taranto, per fornitura di quintali 40 di petrolio raffinato di Pensilvania;

14° Colla Ditta Garetto Pietro e figli di Torino, per fornitura di 200 m^3 di legname quercia rovere in tavole;

15° Colla Ditta Pagliani, Costantini e Bruni di Roma, per appalto lavori d'impianto bilancie a ponte allo scalo merci P. V. nella stazione di Roma per il nuovo ufficio daziario;

Venne pure approvata una convenzione stipulata colla Ditta Ansaldo e C. di Sampierdarena, per la riparazione, nel suo stabilimento, di locomotive e tenders dell'Amministrazione.

><

Siamo informati che, salvo eccezionali circostanze, potranno essere aperti, entro il venturo anno 1888, i seguenti tronchi di ferrovia, alla cui costruzione si provvede direttamente dallo Stato:

1. Da Gravellona Toce a Domodossola, a complemento della linea Gozzano-Domodossola.
2. Da Roccadebaldi a Mondovì, a compimento della linea Cuneo-Mondovì.
3. Da Bagnara a Gioia della linea Reggio-Castrocucco.
4. L'intera linea Lucca-Viareggio.
5. Tronco Arce-Sora della linea Avezzano-Roccasecca.

><

Su proposta della Società per le S. F. del Mediterraneo, l'Ispettorato Generale, in base ai pareri emessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato, ha approvato che venga affidata alle officine di Pietrarsa la costruzione di 18 carrozze miste di 1ª e 2ª classe con terrazzini alle estremità, munite del freno a vite e del freno continuo a vuoto Smith-Hardy. Queste carrozze sono destinate al servizio dei treni locali.

><

Con Decreto Ministeriale del 17 corrente fu approvata l'esecuzione di varie modificazioni al materiale rotabile in servizio sulla rete Mediterranea e autorizzata la relativa spesa di L. 73,689 a carico della cassa per gli aumenti patrimoniali.

><

Sappiamo che quanto prima avrà luogo la visita di ricognizione della nuova stazione di Ronco, dalla quale si dirama la linea succursale dei Giovi. Vi interverranno il R. Ispettore capo del Circolo di Torino, il capo-servizio del movimento e traffico delle S. F. del Mediterraneo, il direttore tecnico della linea e l'impresa costruttrice.

><

Dietro autorizzazione del R. Ispettorato generale, la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha, il giorno 22 corrente, indetta la gara per l'appalto dei lavori occorrenti alla costruzione della sede per il 2° binario sul tronco fra le stazioni di Brandizzo e Chivasso della linea Torino-Milano. Le offerte dovranno essere presentate entro il 2 luglio p. v. per le ore 10 ant. I lavori si fanno per conto dello Stato ed ammontano a circa L. 83,500.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato alla Società per le S. F. del Mediterraneo:

L. 165 pel rialzo d'una colonna idraulica in stazione di Roma-Termini;

L. 8300 per la posa in opera di prismi di calcestruzzo traverso la 2ª e la 3ª arcata del ponte sul Ticino presso Vigevano;

L. 2520 pel ricambio della copertura al tetto del magazzino merci P. V. in stazione di Novara;

L. 139 per sostituzione di sbarre in ferro alle attuali barriere del passo a livello al km. 46+425 della linea Sesto Calende-Arona;

L. 480 per l'adattamento di alcuni locali ad uso scuola per gli allievi fuochisti in stazione di Napoli;

L. 2000 per l'impianto dell'illuminazione a gas nel nuovo deposito locomotive in stazione centrale di Milano;

L. 1780 per l'impianto di sagome-limite (tipo ex-romane) in diverse stazioni della linea Roma-Napoli;

L. 15,000 pel prolungamento della scogliera a difesa del corpo stradale contro le acque del torrente Settimo, sulla linea Sibari-Cosenza.

><

Intorno ai lavori di costruzione della linea da Cuneo a Ventimiglia ci giungono le seguenti informazioni: *Tronco Cuneo-Robilante di km. 17.* — L'inghiaiamento del tronco è completato; si sta mettendo in opera il materiale fisso e completando i lavori di finimento. Pel primo luglio prossimo il tronco sarà pronto per l'esercizio.

Tronco Robilante-Vernante di km. 15. — Sono in corso i viadotti di San Giovanni, Marino e San Bernardo, nonchè le otto gallerie denominate Pontenovo, Corte Soprana, San Giovanni, Elicoidale, Rivoira, Santa Lucia, Mezzovia e San Bernardo. Si è già perforata la galleria Mezzovia lunga m. 424. Sono in attività due fornaci a San Dalmazzo ed a giorni sarà compiuta altra fornace a Limone. Le prime due danno un prodotto di 25,000 mattoni al giorno, la terza ne darà 15,000.

Tronco Limone-Tenda di km. 18. — In questo mese saranno ultimati il tracciato definitivo ed i rilievi del tronco.

Tronco Tenda-Ventimiglia di km. 50. — Seguita lo studio dei varî tracciati sopra i piani quotati.

><

La Società delle Strade Ferrate dell'Adriatico, visto il favorevole risultato ottenuto per l'addietro, ha chiesto facoltà al Ministero dei Lavori Pubblici di potere anche in quest'anno accordare le consuete agevolazioni a favore degli accorrenti ai bagni di Telese.

><

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio nel dare la sua approvazione alla proposta relativa alla estensione della tariffa N. 601 ai trasporti di bottiglie di vetro nero, ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a voler provvedere a che il favore ora accordato a detta merce, venga fra breve esteso anche agli altri prodotti vetrarî di fabbricazione nostrana, quali sono, ad esempio: i bottiglioni, le damigiane, le botticelle di vetro, ecc.

><

Ci consta che il 29 del corrente mese, presso la sede della Società delle Strade Ferrate Meridionali in Firenze avrà luogo una conferenza per trattare della questione relativa alla registrazione dei prodotti ed alla contabilità degli uffici di controllo e riscontro.

Per l'Ispettorato generale delle Strade Ferrate interverranno i signori: comm. V. Ottolenghi, R. Ispettore superiore; cav. Calvori, R. Ispettore-capo e cav. Sanguini, R. Ispettore delle Strade Ferrate.

La Società delle Meridionali sarà rappresentata dai signori: comm. C. Bertina, Vice-Direttore generale; cav. C. Prato, Capo della divisione delle tariffe e del controllo dei prodotti; cav. G. Rosso, Ispettore centrale.

Il rappresentante della Società Sicula sarà il signor Antonio Demedia, Capo-ufficio del controllo prodotti.

><

L'Amministrazione provinciale di Napoli, spinta dalle incessanti premure e dai bisogni economici delle popolazioni del versante occidentale vesuviano, ha chiesto al Governo del Re che la concessione per la linea ferroviaria a scartamento ridotto da Napoli per Somma ad Ottajano e Nola, segua non più a base della legge 1879, ma invece nei termini della legge 1873, col sussidio chilometrico cioè di L. 1.000 e pel periodo di anni 35, ritenendosi obbligatoria la costruzione insino ad Ottaiano al limite della provincia e facoltativa quella del tratto da Ottaiano a Nola.

><

Ci si assicura che la Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche, esercente la ferrovia a scartamento ridotto da Schio a Torrebelvicino e da Schio ad Arsiero, abbia chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata ad aumentare i prezzi della vigente tariffa pei viaggiatori sulla linea medesima portandoli a L. 0,10 ed a L. 0,06 per chilometro, rispettivamente per le classi 1ª e 2ª.

><

Ci consta che la Commissione per la ricognizione, valutazione e consegna del materiale mobile della rete Adriatica, ha chiesto al Governo ed alla Società un'ulteriore proroga di 6 mesi pel compimento del proprio mandato.

><

Eguale domanda deve essere stata avanzata dalla Commissione per la valutazione e consegna del materiale d'esercizio per la rete Mediterranea, la quale non potrà compiere il lavoro ad essa affidato prima della fine dell'anno corrente.

><

Invece la Commissione per la consegna delle linee comprese nella rete Sicula ha già dichiarato al Ministero dei lavori pubblici che, salvo circostanze impreviste, essa ritiene di poter ultimare le sue operazioni nell'entrante mese od al più tardi nella prima quindicina di agosto.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate dell'Adriatico, d'accordo con quelle del Mediterraneo e della Sicilia, hanno proposto al Ministero dei lavori pubblici la estensione della tariffa locale N. 206 anche ai trasporti di canapa greggia e pettinata, proveniente dalle stazioni di Badia, Lama e Rovigo alle condizioni che sono stabilite dalla tariffa stessa per le spedizioni in partenza da Polesella.

><

Il R. Ispettore del Genio civile, comm. Natalini, è stato incaricato dell'alta sorveglianza del tronco della ferrovia

in costruzione Suzzara-Ferrara, che va a trovarsi in contatto col nuovo canale di bonificazione Burana, pure in corso di costruzione.

><

Sappiamo che le Società delle strade ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico, hanno, di comune accordo, proposto al R. Ispettorato generale la rinnovazione per un altr'anno, salve alcune modificazioni della tariffa speciale annessa alla convenzione concordata dall'Amministrazione ferroviaria colle Ditte Cirio e Garavaglia per l'esportazione di vini nostrani, mosti, uve pigiate, acquavite, oli vegetali in botti, tartaro greggio, feccie di vino, paste alimentari e frutta secca.

><

Ci consta che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha aderito, per la parte che lo riguarda, alla proposta per accordare un'ulteriore riduzione ai prezzi di trasporto dei minerali di zolfo avviati alla stazione di Prata-Pratola, dalle miniere di Altavilla Irpina. Ai detti trasporti verrà quindi applicato il prezzo della tariffa locale, N. 404, p. v., cioè L. 0,0510 per tonnellata-chilometro.

><

Lo stesso Ministero ha consentito nella opportunità di accordare alla Ditta R. Bartolini di Siena, di effettuare i i suoi trasporti di corteccie per concerie fino al transito di Cormons con ribasso del 10 p. 0[0 sul prezzo normale stabilito dalla tariffa speciale N. 100, serie E, a condizione che in un anno si trasportino almeno 1000 tonnellate di questa merce e che il carico raggiunga sempre la portata dei vagoni.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha rimesso al Regio Ispettorato generale delle ferrovie il progetto definitivo del tronco da Porto Empedocle a Siculiana, della linea Castelvetrano-Porto Empedocle. Il tronco medesimo ha la lunghezza di m. 13.244 ed il costo complessivo dei relativi lavori si eleva a L. 9,654,000, corrispondente al costo medio chilometrico di L. 728,910. È però da notare che nel detto costo sono comprese: L. 800,000 per l'ampliamento della stazione di Porto Empedocle; L. 120,000 per la condotta d'acqua che dovrà servire per l'alimentazione del rifornitore della stazione di Siculiana; L. 158,930 per la provvista del materiale rotabile e d'esercizio, oltre al 10 per cento per lavori diversi ed imprevisti.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali ha conchiuso il contratto con la casa Escher Wyss e Comp. per la provvista di tre battelli a vapore che dovranno servire per la navigazione del Lago di Garda. La spesa concordata per la provvista di che trattasi ammonta a L. 433,000 ivi compresa la illuminazione elettrica. Il tempo fissato per la consegna dei tre battelli è di mesi 10 1[2.

><

La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha chiesto al Regio Ispettorato generale di essere autorizzata ad incontrare la spesa necessaria per provvedere degli apparecchi del freno automatico a vuoto, sistema Hoërting, le carrozze ora in corso di costruzione presso la casa Wegman Harkort e Comp. di Cassel.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione governativa una proposta di modificazione alla tariffa locale n. 305, P. V., secondo la quale alla attuale condizione *b)* verrebbe sostituita la seguente: « i trasporti debbono essere effettuati in par- » tite di almeno 10 tonnellate per vagone di qualsiasi » portata, o pagare per tal peso minimo ».

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che in conformità al parere espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici possa concedersi il maggior compenso proposto colla liquidazione e collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa assuntrice della costruzione del tronco da Loreo a Cavanella d'Adige, della linea Adria-Loreo;

2. Che in relazione allo schema di transazione proposto si possa transigere la lite insorta fra l'Amministrazione governativa e gli Eredi Borzino e Frascheri circa la liquidazione di lavori di costruzione del tronco da Savona a Porto Vado nella ferrovia Ligure di Ponente;

3. Che possano essere approvati i contratti stipulati dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, relativamente all'ampliamento della stazione di Novara, colle seguenti Ditte:

a) Con Saldarini Carlo, per la posa di nuovi binari ed annessi meccanismi fissi;

b) Con Brambilla Angelo, di Milano, per la fornitura e posa in opera di serramenti in legno ed in ferro ed altre opere accessorie nei nuovi fabbricati della predetta stazione;

c) Con Pellini Giorgio, di Milano, per lavori di costruzione necessari all'ampliamento e riordinamento generale della stazione di che trattasi.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, visto che abbastanza considerevole è la quantità di viaggiatori che normalmente si recano da Padova ad Udine, ed avendo motivo di ritenere che aumenterebbe sensibilmente ove si istituissero i biglietti di andata e ritorno, come già si è fatto per la corrispondenza in senso inverso, ha proposto al Regio Ispettorato generale l'esperimento dei biglietti stessi.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole sui seguenti affari:

Progetto di una fermata alle fosse lungo il 1° tronco Roma-Montecchio della ferrovia Roma-Solmona.

Progetto esecutivo della variante di Poggio Rusco lungo il 2° tronco Quintello-Sermide della ferrovia Suzzara-Ferrara.

Fabbricato viaggiatori della stazione di Domodossola lungo il 5° tronco Piedimulera-Domodossola.

Progetto d'appalto del materiale fisso per le stazioni dei tre tronchi della linea Lavezzolo-Lugo nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.

Dichiarazione di pubblica utilità per il prolungamento della ferrovia marmifera di Carrara fino ai poggi di Ravanione-Canal grande-Gioia.

Progetto per la costruzione di 14 case cantoniere sulla ferrovia Bologna-Rimini.

><

I costruttori nazionali di materiale ferroviario Miani Venturi e C., Ernesto Breda e C., G. Ansaldo e C., Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, Società Nazionale delle Officine di Savigliano, Fratelli Diatto, Felice Grondona e C., Società Veneta per Imprese co-

struzioni pubbliche — per meglio chiarire i dati e le domande già da essi formulati con istanza dell'8 giugno corr., riguardo ai diritti d'entrata sul materiale mobile ferroviario — diressero alla Commissione parlamentare per la legge sulle nuove tariffe doganali ed ai Deputati tutti, delle considerazioni di fatto per dimostrare come alcuni dazii dovrebbero essere rialzati.

Queste considerazioni, redatte in forma di Istanza, trattano: 1° delle locomotive; 2° dei tenders; 3° dei veicoli ferroviarii.

La tirannia dello spazio ci vieta, come vorremmo, di riprodurre il testo di quest'Istanza; non ci resta quindi che, nell'interesse dell'industria nazionale, far voti affinchè le giuste domande dei costruttori sieno prese nella dovuta considerazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Col 20 corr. la stazione di Morolo, posta sulla linea Roma-Napoli, venne ammessa al servizio dei viaggiatori, dei bagagli e dei cani, in servizio interno e cumulativo italiano.

— A cominciare dal 1° luglio p. v. la stazione di Gravellona Toce, sulla linea Gozzano-Domossola, verrà abilitata al servizio delle merci a grande velocità, in servizio interno e cumulativo italiano, limitatamente però pei colli non eccedenti ciascuno il peso di 50 Kg.

Col 1° luglio p. v. la stazione di Ozzano, sulla linea Asti-Casale e quella di Vallo, sulla linea Battipaglia-Castrocucco, muteranno la loro denominazione in quella rispettivamente di Ozzano-Monferrato e di Castelnuovo-Vallo.

— Dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, in seguito a licitazione privata, si addivenne alle seguenti aggiudicazioni provvisorie:

1. Alla ditta Scatolini-Locatelli e Comp. di Reggio di Calabria, la costruzione di muri di sostegno e di cunette murate fra i chilom. 402,038.50 e 402,956.52 della linea Taranto-Reggio, col ribasso del 15.87 0[0 sui prezzi di tariffa;

2. Alla ditta Magnani Giovanni Battista di Torino, col 20.50 0[0 di ribasso sui prezzi di progetto, la costruzione dei lavori d'impianto del nuovo magazzino del materiale fisso a Torino, Porta Nuova;

3. Alla ditta Vanni ing. Enrico di Bologna, col ribasso del 15 0[0 per la costruzione e messa in opera di tende metalliche al fabbricato viaggiatori, cessi e lampisteria in stazione di Potenza.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale della Ferrovia Meridionale ha rimesso al Ministero dei Lavori pubblici per la superiore approvazione i seguenti progetti:

Costruzione attraverso all'alveo del torrente Cervaro di una briglia in muratura in prossimità del ponte N. 11 al Km. 55 + 416 della linea Foggia-Napoli. L. 26,000;

Rifacimento in acciaio di alcuni binari e risanamento della massicciata nella stazione di Cerea. L. 59,500;

Rinnovamento e completamento della chiusura nella stazione di Fossacesia. L. 5,560;

Parziale ricostruzione del rilevato stradale della Valle di Budrione sulla linea Mantova-Modena. L. 6,500;

Ampliamento del fabbricato ad uso Magazzino Materiali nella stazione di Foligno. L. 13,200;

Completamento della massicciata sulla linea Teramo-Giulianova. L. 9,200;

Ricostruzione delle travate metalliche dei ponti Iorio e Gavignano sulla linea Roma-Orte. L. 44,100;

Ampliamento della stazione di Colico, allo scopo di sistemare il servizio delle merci. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 58,500;

Costruzione del nuovo fabbricato da erigersi presso la stazione di Bologna per uso del servizio doganale, per i quali lavori è preventivata la spesa di L. 150,000;

Provvista e posa in opera di tre tende metalliche da applicarsi una al vecchio e le altre due al nuovo magazzino delle merci in stazione di Modena. Spesa preventivata L. 10,400.

— Dalla stessa Direzione Generale è stato sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per il raddoppiamento del binario da Roma a Passo Corese, pei quali è prevista la spesa di L. 2,570,000.

— Dal 15 corrente mese la stazione di Ponte S. Pietro, sulla linea Lecco-Rovato, ha assunto la denominazione di *Ponte S. Pietro Locate*.

Ferrovia Napoli-Somma-Ottaiano. — La Deputazione provinciale di Napoli, nella tornata del 16 giugno corrente, ha deliberato di chiedere al Governo del Re la concessione della linea ferroviaria Napoli-Somma-Ottaiano, ai sensi e per gli effetti di legge.

Ferrovia Palermo-Corleone. — Come è noto, fino dal 18 febbraio p. p., in seguito a franamenti ed avvallamenti verificatisi in vari punti del corpo stradale, l'esercizio della ferrovia Palermo-Corleone è interrotto.

Ora il Prefetto della Provincia, con suo recente decreto, ha intimato al Consorzio concessionario della detta ferrovia ad eseguire entro tre mesi dalla data del decreto stesso le opere di consolidamento e di sistemazione al corpo stradale ed all'armamento che saranno reputate necessarie ad assicurare l'esercizio della ferrovia.

Col Decreto medesimo è fatto pure obbligo al prefato concessionario di modificare e migliorare il materiale mobile per modo da renderlo atto ad assicurare il movimento dei treni.

Ferrovia Pontegalera-Fiumicino. — La Commissione parlamentare che esamina il disegno di legge: « Riscatto della ferrovia Pontegalera-Fiumicino », elesse a suo presidente l'on. Lovito, in sostituzione dell'on. Cocco-Ortu, e relatore l'on. Faina.

Ferrovia Mantova-Cremona. — Gli azionisti della Società di questa ferrovia furono convocati in Assemblea Generale il 9 corr. Il numero delle azioni rappresentate era ben superiore al necessario per la validità delle deliberazioni. Fu acclamato Presidente dell'Assemblea l'ing. cav. Gerolamo Silvestri, Presidente del Consiglio d'Amministrazione, assistito dal Segretario del Consiglio avv. Cesare Garavaglia, che presentò la relazione sull'esercizio della Società nel 1886. In essa si rileva che i prodotti della linea, la quale, com'è noto, viene esercitata dall'Adriatica, sono in confortante aumento, in confronto della media loro per lo scorso decennio. Tanto vero che mentre nel 1885 si ebbe un minor reddito lordo complessivo chilometrico di L. 205,000 da quello di lire 1,180,441.26 assicurato dal Governo alla Società, nel 1886 il minor reddito fu di sole L. 98,804.

Il bilancio per l'esercizio 1886, quale fu presentato dal Consiglio e dai sindaci e approvato all'unanimità dall'Assemblea, offre le seguenti risultanze:

Le rendite ammontarono a L. 1,185,563.81, cui aggiunto il residuo utili del bilancio 1885, le fa ascendere a L. 1,230,772.84;

Le spese importarono L. 880,945.16, oltre a L. 228,650 pel servizio degli interessi 5 0[0 a favore degli azionisti. In complesso dunque le spese ammontarono a lire 1,109,595.16, per cui il sopravvanzo netto risulta di L. 121,177.68. Questa somma venne così ripartita:

L. 10,000 al fondo di riserva che per tal modo ascende a L. 125,000;

L. 82,800 agli azionisti e portatori delle cartelle di godimento (in complesso 9,200 titoli), cui si attribuisce un dividendo di L. 9 per ciascuno.

L. 28,377.68 infine si portano nel bilancio 1887 qual residuo utili dell'esercizio passato.

Infine l'Assemblea rielesse i consiglieri uscenti di carica per anzianità, signori: conte Giulio Belinzaghi, senatore del Regno, cav. Alberto Weil-Schot e marchese Carlo Ermes-Visconti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil). fu nello scorso mese di maggio il seguente: Passeggieri trasportati 92.000 (1886 maggio: 90,210), introito fr. 335,000 (fr. 335,358.62); bagagli e cadaveri, tonn. 415 (tonn. 488), introito franchi 43,900 (fr. 50,389,32); bestiame, capi 3130 (capi 3247), introito fr. 8100 (fr. 9,092.56); merce trasportata tonnellate 55,800 (tonn. 42,798), introito fr. 563,000 (fr. 479,152.16). Introito complessivo fr. 950,000 (fr. 873,992.66), ossia fr. 3571.42 (fr. 3285.69) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state, durante il passato mese di maggio, di fr. 380,000 (1886, maggio: fr. 395,716), ossia di fr. 1,428.57 (fr. 1,487.66), in media per chilom., il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 570,000 (fr. 478,276.66).

Ferrovia del Sempione. — Sabato scorso, accompagnati dagli onorevoli deputati Colombo, Cerruti, Bianchi e Franzi, ebbero un'udienza dall'on. Saracco, ministro dei lavori pubblici, i signori Bory-Hollard, presidente del Consiglio d'amministrazione della Società delle ferrovie della Svizzera occidentale, Vessaz, consigliere delegato, e Colomb, direttore della Compagnia, andati a Roma per perorare, presso il nostro Governo, la causa della ferrovia del Sempione, sopratutto per ciò che riguarda le linee d'accesso dalla parte dell'Italia.

L'on. ministro ha risposto di non poter, per ora, prendere alcun impegno. Tuttavia egli è disposto a far studiare la questione delle linee d'accesso da una Commissione di ingegneri. Ha dichiarato inoltre che, in ogni caso, l'Italia non potrebbe fare le linee d'accesso, se lo sbocco del tunnel non fosse sul territorio italiano.

Ferrovie Francesi. — Notizie da Parigi recano che la Commissione ferroviaria, visto che non è sperabile un accordo colle Compagnie per una unificazione delle tariffe, rimette in campo la questione del riscatto.

Notizie diverse

Nomine nel Genio Civile. — Il 20 corr. si adunò, sotto la presidenza dell'on. Saracco, il Comitato per il personale del Genio Civile. Esso ha proceduto alle seguenti proposte di promozioni:

Cav. Giuseppe Cimino, cav. Achille Buffoni, cav. Diego Dura, cav. Mario Marcangeli, ingegneri-capi di 2ª classe da promuoversi alla 1ª classe;

Cav. Belpasso Lodovico, cav. Cappelli Calisto, Clive Giovanni, Bognolo Ernesto, Dragonetti cav. Elvino, ingegneri di 1ª classe da promuoversi ad ingegneri-capi di 2ª classe;

Tosi Francesco, Pace Giovan Battista, *Pepe Gennaro*, ingegneri di 2ª classe da promuoversi alla 1ª classe;

Lanfranco Luigi, Benincasa Vincenzo, Brini Andrea, Pili Raimondo, Fornari Gio. Battista, Severino Gaetano, Guaccimanni conte Luigi, Marmani Enrico, *Antona cav. Alfonso*, *Pesce Luigi*, ingegneri di 3ª classe da promuoversi alla 2ª classe.

I nomi in corsivo indicano gli ingegneri pei quali si propone la promozione per merito.

Le Obbligazioni ferroviarie. — L'esito della pubblica sottoscrizione alle nuove Obbligazioni ferroviarie è stato più che soddisfacente.

È poi ottimo nei rispetti del collocamento, se si consideri che i capitalisti sono stati quelli che han dato il maggior contingente alla sottoscrizione.

Devesi avvertire intanto che tra le 700,000 Obbligazioni emesse, 225,000 fra le 315,000 della rete Adriatica vennero riservate all'Inghilterra. Esse dunque escono dal conto di quelle pel continente, e sono state coperte interamente.

In conseguenza di ciò, le altre sottoscrizioni raccolte sono riuscite molto maggiori del bisogno; e il Consorzio ha deliberato il riparto sulle basi che seguono:

Ha rispettato tutte le sottoscrizioni da 1 fino a 10 Obbligazioni inclusivamente;

A quelle da 11 a 14 ne ha assegnato 10;

Da 15 in su ha stabilito il riparto nella ragione del 70 per cento.

Ha poi stabilito che il versamento delle L. 50 al riparto abbia luogo nel giorno 27 del mese corrente.

Cassa Pensioni Alta Italia. — Sunto delle principali deliberazioni prese nell'adunanza del 20 aprile 1887, ed approvate dal Comitato nella sua adunanza dell'11 giugno corr.:

1° Approvò il processo verbale della precedente adunanza tenutasi li 14 febbraio 1887, nonchè il relativo bullettino (N. 12) da comunicarsi al personale compartecipante alla Cassa Pensioni;

2° Prese atto delle comunicazioni fatte dalla Presidenza circa la spedizione degli affari normali;

3° Avendo l'onorevole Direzione Generale partecipato che le spese della causa iniziata da questa Cassa Pensioni contro il Demanio per la nota questione della tassa di manomorta (V. Bullettino N. 10) sarebbero state assunte dalla Società del Mediterraneo, deliberò un voto di ringraziamento alla predetta Direzione Generale per il suo interessamento a pro' del sodalizio;

4° Sulla domanda degli aventi diritto liquidò le pensioni ed i soccorsi a norma dello Statuto.

Carboni fossili tedeschi. — Durante il mese di aprile u. s. le spedizioni di carboni tedeschi in Italia furono di tonnellate 5900, contro tonnellate 6720 nel precedente mese di marzo.

In complesso le spedizioni suddette segnano una costante diminuzione per ognuno dei mesi trascorsi del corrente anno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

				Giugno 18	Giugno 25
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L.	779	777
»	»	Mediterranee	»	621	616,50
»	»	Sicule	»	602	605
»	»	Sarde (preferenza)	»	284	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani . .	»	405	405
»	»	Gottardo	»	—	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	»	555	555
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena . . .	»	304	304
»	»	Monte Cenere . . .	»	—	—
»	»	Novara-Seregno . . .	»	257	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	»	318	319
»	»	» 2ª emiss.	»	319	312
»	»	Centrale Toscana . .	»	541	540
»	»	Meridionali	»	322,50	323
»	»	Sarde, serie *A* . . .	»	321	321
»	»	» serie *B* . . .	»	323	323
»	»	» 1879	»	325	325
»	»	Pontebba	»	489	490
»	»	Nord-Milano	»	284	285
»	»	Meridionali Austriache .	»	304	303

ESTRAZIONI.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — Estrazione di N. 29 Obbligazioni del prestito della Società: *Sessantaduesima semestrale ammortizzazione*. N. 2037, 2351, 2428, 601, 1889, 482, 2176, 813, 2337, 447, 573, 267, 830, 1357, 513, 2472, 442, 1033, 444, 694, 631, 1673, 2341, 1203, 2466, 508, 2561, 202, 110. Dal 1° luglio p. v. i pagamenti di L. 250 per obbligazione saranno fatti dalla Banca Lomellina in Vigevano e dalla Banca del sig. Giuseppe Antonio Musso in Torino.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Il 18 corrente ebbe pubblicamente luogo, coll'osservanza delle debite forme, la 15ª estrazione a sorte di 137 cartelle-obbligazioni della serie B, aventi diritto al rimborso a datare dal 1° prossimo luglio.

Obbligazioni estratte:

14	44	48	64	76	77	224	242
325	384	399	473	476	546	629	664
699	775	908	909	912	954	976	1003
1008	1010	1015	1018	1031	1043	1049	1050
1082	1283	1370	1377	1410	1558	1645	1653
1705	1760	1844	1873	1950	2021	2974	3018
3065	3082	3774	4300	4328	4900	6004	6011
6016	6073	6390	6431	6519	6602	6607	6915
6986	7113	7300	7739	8016	8062	8155	8409
8819	9000	9021	9040	9112	9510	9617	9700
9862	9903	9910	10008	10619	10628	10954	11013
11214	11283	11452	11486	11819	14087	15660	16863
17713	18037	19045	20343	20911	21863	21961	23060
24626	26916	30053	30104	30138	30250	30450	30695
31117	31541	31611	32493	32651	33042	33047	33526
33617	33971	34412	35024	35070	36084	36720	36830
36924	38006	38615	38814	39012	39067	39303	39514
39961.							

I portatori delle obbligazioni estratte suindicate dovranno, per ottenerne il rimborso, presentare, a partire dal primo del prossimo luglio, i titoli corredati di tutte le cedole (*coupons*) non scadute, cominciando da quella del 1° gennaio 1888.

La cedola n. 29 delle dette obbligazioni, serie B, di questa Compagnia, in lire 7 50, sarà dal 1° fino a tutto il 31 del prossimo luglio pagata in lire 6 29 nette dalle tasse di ricchezza mobile e di circolazione.

Obbligazioni estratte della serie B *non presentate al rimborso.*

Estrazione 1880 — N. 11960 36438.
Id. 1883 — » 9318.
Id. 1884 — » 1420 6815 20004 30090.
Id. 1885 — » 1983 5467 5821.
Id. 1886 — » 141 2012 10002.
16103 20007 20203.
29030 32002 38094.

Le dette obbligazioni saranno rimborsate sotto deduzione dell'importo dei *coupons* debitamente pagati.

Distinta delle 108 obbligazioni della Ferrovia di Cuneo compreso nella 56ª estrazione seguita in Roma il 15 giugno 1887 presso la Direzione generale del Debito Pubblico:

N. 67 della 1ª emissione (5 0[0) da lire 400 cadauna.
(Creazione 26 marzo 1855).

106	696	975	988	1025	1123	1427
1599	1619	1701	1999	2515	3105	3176
3270	3283	3300	3516	3747	3896	3908
4414	4651	4764	4881	5007	5203	5603
5712	5800	5909	5989	5994	6387	6420
6994	7123	7342	7466	7782	8027	8142
8373	8439	8487	8493	8525	8555	8569
8618	8887	9112	9114	9122	9167	9357
9385	9471	10164	10312	10340	10557	10682
10685	10798	10897	10908.			

N. 41 della 2ª emissione (3 0[0) da lire 500 cadauna.
(Creazione 21 agosto 1857).

659	2240	2545	3293	4163	4183	4371
4587	5058	5211	5668	6295	6384	8500
7105	7326	7542	7815	9011	9085	9110
10298	10302	10338	10758	10782	11499	11880
12314	12341	12903	12951	13541	13775	13870
13912	14138	15582	15589	15701	15773.	

Le suddette obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 giugno 1887, e dal 1° luglio successivo avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle obbligazioni stesse munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè quelle di 1ª emissione colle cedole n. 65 a 120, e quelle della 2ª emissione colle cedole n. 61 a 90.

PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle ferrovie Sarde. — Dal 1° al 31 luglio avrà luogo il pagamento della cedola N. 28 (1° semestre 1887) delle azioni di preferenza classe A in L. 6.25 e della cedola N. 28 (1° semestre 1887) delle azioni ordinarie, classe B, in L. 6.25.

Società Anonima della ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 1° luglio verrà pagato presso la Banca Lomellina in Vigevano e presso il signor G. A. Musso in Torino il vaglia N. 63 (1° semestre 1887) in L. 5.40.

AVVISI D'ASTA

(*Per gli appalti di ferrovie, vedi le* INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Comune di Montecatini di Val di Cecina (30 giugno, ore 10 antim., 1ª asta). — Appalto per la conduttura d'acqua potabile dalla Pianella a questo capoluogo, costruzione di un lavatoio, abbeveratoio e macello e costruzione di un basamento per la pubblica fonte. Importo L. 44,648.68. Cauzione provvisoria L. 1500; cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Genio Militare (*Direzione straordinaria pei lavori della R. Marina*) *in Taranto* (4 luglio, ore 10 antim., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una batteria da denominarsi *Chianca* sulla costa della rada di Taranto, ad oriente della città. Importo L. 175,000. Lavori compiuti in 150 giorni. Cauzione L. 17,500.

Prefettura della provincia di Bologna (5 luglio, ore 1 pomerid., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di due ponti sul torrente Idice ai Guadi di Cà di Bazzone e della Luna, e rispettive rampe di accesso, escluso il tratto di variante alla rampa destra del ponte a Cà di Bazzone, nel Comune di Monterenzo. Imp. L. 60,551.43. Cauzione provvisoria L. 3200; definitiva L. 6000.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (5 luglio, ore 10 antim., definitivo). — Appalto generale per la manutenzione della strada provinciale Taranto al confine Barese detto Paretone (metri 38,895), aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 6 per 0[0 su L. 22,000. (V. N. 19 del *Monitore*).

Direzione territoriale del Genio Militare di Bari (7 luglio, ore 10 antim., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione definitiva della caserma di San Domenico in Nicastro, onde renderla atta a contenere un battaglione di fanteria. Importo L. 60,000. Cauzione L. 6000. Lavori compiuti in 300 giorni.

Direzione delle costruzioni del 2° Dipartimento marittimo, Napoli (8 luglio, ore 12 meridiane, 1ª asta). — Appalto per la provvista di rame in fogli, lastre, verghe, filo e in pani. Importo L. 74,932.50. Cauzione provvisoria L. 7500. Fatali 26 luglio, ore 12 meridiane.

Prefettura di Salerno (8 luglio, ore 10 antim., definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del tronco Fossato Maggiore, compreso fra m. 279.74 a monte del ponte Cutura e m. 182 a monte del ponte Zerro, ecc. Importo ridotto L. 45,724.26. (V. N. 19 e 23 del *Monitore*).

Municipio di Brindisi (9 luglio, ore 10 antim., definitivo). — Appalto dei lavori di basolamento delle strade Garibaldi e Umberto I, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 7 0[0 su L. 110,000, compresе L. 3533.17 per imprevisti.

Municipio di Ronciglione (10 luglio, ore 12 merid., fatali). — Appalto della sistemazione della strada del Corso V. E., (traversa interna nazionale). Aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 6 1[2 p. 0[0 su lire 47,070.47. (Vedi N. 20 e 24 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Piacenza (16 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per l'impianto di un panificio militare nell'immobile detto della *Abbondanza*, capace di una produzione giornaliera di 12,000 razioni. Importo L. 155,000. Cauzione L. 15,000. Lavori compiuti in 360 giorni.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Alfredo Cottrau, ha assunto la costruzione e fornitura in opera delle chiusure metalliche pel tronco Auletta-Polla, per conto dell'Impresa Menotti e Basevi.

Direzione del Genio Militare di Milano. — L'appalto per la costruzione del nuovo tiro a segno per il presidio di Milano, nell'asta dell' 11 giugno fu aggiudicato al signor Bottelli Giovanni, domiciliato a Milano, per lire 160,717.20. (V. N. 23 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Piacenza. — L'appalto per la costruzione di una tettoia a due piani per ricovero di materiali del Genio in Pavia fu aggiudicato al signor Morosetti Vittorio, domiciliato a Voghera, per lire 56,197.50 (V. N. 21 del *Monitore*).

R. Prefettura di Pisa. — L'appalto per i lavori di riordinamento delle arginature destra e sinistra del fiume Corino, nell'asta del 15 giugno, fu aggiudicato al signor Gentile Salvatore, domiciliato a Pisa, per lire 29,155.50 (Vedi N. 22 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici. — L'appalto per la fornitura e collocamento in opera dei meccanismi fissi per la stazione di Lucera della linea Foggia-Lucera, nell'asta del 14 giugno, fu aggiudicato al signor Guglielmo Lindemann, domiciliato a Bari, col ribasso del 6.30 0[0 su lire 13,600. (Vedi *Notizie Italiane*, N. 22 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

16ª Decade — Dal 1º al 10 giugno 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	778.537 62	42.233 93	280.490 78	1.146.040 29	30.721 80	2.278.024 42	3.980 00	572 37
1886	729.053 07	34.504 46	273.992 45	1.031.750 42	30.177 08	2.099.477 48	3.980 00	527 51
Differenze nel 1887	+ 49.484 55	+ 7.729 47	+ 6.498 33	+ 114.289 87	+ 544 72	+ 178.546 94	»	+ 44 86
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.					
1887	14.772.902 00	727.194 43	4.425.151 79	19.408.694 48	487.308 14	39.821.250 84	3.980 00	10.005 34
1886	13.094.733 49	642.949 57	3.918.906 84	18.759.594 16	527.826 18	36.944.010 24	3.980 00	9.282 41
Differenze nel 1887	+ 1.678.168 51	+ 84.244 86	+ 506.244 95	+ 649.100 32	— 40.518 04	+ 2.877.240 60	»	+ 722 93
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	38.726 10	984 65	3.880 55	36.890 10	970 65	81.452 05	745 00	109 33
1886	23.466 95	392 10	2.216 20	11.142 20	601 32	37.818 77	496 00	76 25
Differenze nel 1887	+ 15.259 15	+ 592 55	+ 1.664 35	+ 25.747 90	+ 369 33	+ 43.633 28	+ 249 00	+ 33 08
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.					
1887	516.582 30	11.596 33	59.845 76	384.940 18	14.509 07	987.473 64	713 35	1.384 28
1886	317.517 81	5.495 88	24.653 39	160.065 15	10.746 26	518.478 49	448 32	1.156 49
Differenze nel 1887	+ 199.064 49	+ 6.100 45	+ 35.192 37	+ 224.875 03	+ 3.762 81	+ 468.995 15	+ 265 03	+ 227 79

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO		
	1887	1886	*Differenze* nel 1887	1887	1886	*Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.086 00	2.522 75	— 436 75	32.291 55	32.816 15	— 24 60
Merci	480 00	319 20	+ 160 80	11.120 32	8.719 40	+ 2.400 92
Introiti diversi	98 85	56 48	+ 42 37	1.885 75	343 63	+ 1.542 12
Totali	2.664 85	2.898 43	— 233 58	45.297 62	41.379 18	+ 3.918 44

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

34ª Decade — Dal 1º al 10 giugno 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	105.687 14	1.886 37	10.151 40	79.591 28	1.816 50	199.132 69	606 00	328 60
1886	114.249 94	2.878 74	12.441 10	86.283 50	1.535 70	217.388 98	606 00	358 73
Differenza nel 1887	— 8.562 80	— 992 37	— 2.289 70	— 6.692 22	+ 280 80	— 18.256 29	»	— 30 13
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 GIUGNO.					
1886-87	3.642.586 64	78.761 35	365.630 56	3.711.869 91	73.394 85	7.872.243 31	606 00	12.990 50
1885-86	3.435.659 04	76.316 10	342.254 33	3.639.317 83	70.558 23	7.564.105 53	606 00	12.482 02
Differenza nel 1887	+ 206.927 60	+ 2.445 25	+ 23.376 23	+ 72.552 08	+ 2.836 62	+ 308.137 78	»	+ 508 48
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE.					
1887	5.333 34	72 78	382 79	6.124 29	44 40	11.957 60	62 00	192 86
1886	3.242 30	18 35	87 25	144 37	57 40	3.549 67	31 00	114 51
Differenza nel 1887	+ 2.091 04	+ 54 43	+ 295 54	+ 5.979 92	— 13 00	+ 8.407 93	+ 31 00	+ 78 35
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 GIUGNO.					
1886-87	120.960 33	1.367 20	5.322 78	27.133 72	1.384 40	156.168 43	37 00	4.220 77
1885-86	29.343 00	226 30	506 49	657 47	162 70	30.895 96	7 00	4.413 71
Differenza nel 1887	+ 91.617 33	+ 1.140 90	+ 4.816 29	+ 26.476 25	+ 1.221 70	+ 125.272 47	+ 30 00	— 192 94

ANNUNZI

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società Anonima — Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versato.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare

la Cedola (coupon) **XXXIV di L. 12.50**

per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, ed inoltre, a forma della deliberazione dell'Assemblea 15 corrente, altre L. **9** al Portatore della medesima, il quale ne farà ricevuta sulla relativa dist nta.

NB. Eguale somma di L. **9** sarà pagata esclusivamente presso la Direzione Generale in Firenze ai Portatori delle Cartelle di godimento, corrispondenti alle Azioni rimborsate.

A **Firenze** la Cassa Centrale della Società;
» **Ancona** » id. dell'Esercizio id.
» **Bologna** » id. id. id.
» **Napoli** » Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Milano** » Banca di Credito Italiano;
» **Torino** » Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Roma** » id. id. id.
» **Livorno** » Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Genova** » Cassa Generale:
» **Venezia** i signori Jacob Levi e Figli;
» **Parigi** { la Società Generale di Credito Indust. e Comm.; » Banca di Parigi e dei Paesi Bassi; » Banca di Sconto di Parigi;
» **Ginevra** i signori Bonna e C.;
» **Basilea** » id. De Speyr e C.;
» **Londra** » id. Baring. Brothers e C.;

(Al cambio che verrà ulteriormente stabilito)

Firenze, 20 giugno 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima — Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai signori Portatori di Buoni in oro che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo,

il pagamento della Cedola XXXV di L. 15 in oro

per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente, nonchè

il rimborso in L. 500 oro dei buoni estratti

nel 34° sorteggio, avvenuto il 1° ottobre decorso.

A **Firenze** la Cassa Centrale della Società;
» **Ancona** » » dell'Esercizio della Società;
» **Bologna** » » » » »
» **Napoli** » Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Milano** » Banca di Credito Italiano;
» **Torino** » Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Roma** » » » »
» **Genova** » Cassa Generale;
» **Livorno** » Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Parigi** » Banca di Parigi e dei Paesi Bassi;
» **Ginevra** » » »

Firenze, 20 giugno 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

A. REJNA E COMP.

MILANO — Via Amedei, 7.

UNICA CASA PER LA FORNITURA DI ARTICOLI SPECIALI PER FABBRICATORI DI VEICOLI FERROVIARI, TRAMWAYS, VETTURE, ECC.

Forte Deposito di Vernici della Casa **Nobles & Hoare** di Londra. — Soli Depositari per l'Italia delle Vernici delle Fabbriche: **Valentine & Cny** di New-York; **G. Hartog & C.** di Parigi; **Gebrüder Müller** di Ludevigsburg. — Pomice. — Scamosciate, ecc., ecc.

Tessuti di Crine — Velluti — Stoffe — Tappeti di lana — Tappeti sughero — Guarnizioni passamaneria — Articoli in avorio ed in osso scolpiti per interno di Vetture — Placche in ferro smaltato per interno — Tele greggie — Feltri — Cuoi — Pellami — Ottonami — Criche, ecc., ecc.

Specialità in articoli di Selleria e Scuderia per Società di Tranvie a cavalli.

AUG. COURTIAL

TORINO — VIA STUPINIGI, 3 (CAVALCAVIA VIA NIZZA) — TORINO

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

MATERIALE FISSO PER ARMAMENTO FERROVIE E TRAMVIE

ATTREZZI ED UTENSILI PER IMPRESE

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D'OGNI DIAMETRO

ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO

PREMIATO ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO 1884.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano — Capitale sociale L. 135.000.000, interamente versati

AVVISO.

Il Consiglio d'Amministrazione di questa Società avendo nella seduta del 20 maggio u. s. deliberato di pagare un secondo acconto sul dividendo per l'esercizio 1886-87, nella misura di L. **12.50** per Azione, si avvertono i possessori delle Azioni che detto acconto è pagabile a datare dal 1° luglio p. v. presso le Casse o Banche qui sotto indicate, contro consegna della Cedola N. 3.

Milano, 4 giugno 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

Milano — Cassa Sociale.
Id. — Banca Generale.
Napoli — Cassa Sociale.
Id. — Società di Credito Meridionale.
Roma — Banca Generale.
Torino — Banca di Torino.
Genova — Banca Generale.
Venezia — Jacob Levi e figli.
Livorno — Rodocanacchi figli e C.
Firenze — M. Bondi e figli.
Palermo — Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
Berlino — Disconto Gesellschaft.
Colonia — S. Oppenheim Junior e C.
Francoforte — B. H. Goldschmidt.
Id. — Filiale der Bank für Handel und Industrie.
Basilea — Basler Bankverein.
Id. — De Speyr e C.
Zurigo — Società di Credito Svizzero.
Ginevra — Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses.
Parigi — Société Générale pour favoriser le développement, etc., rue de Provence, 54-56.
Londra — L. Cohen et Sons.
Vienna — Société Autrichienne de Crédit.
Trieste — Morpurgo e Parente.

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari, Ancona, Pietralcina, Morcone, Larino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellamare*, per le *Officine e Magazzini in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferrovie Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale* di Napoli	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti* . . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Regio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gasometro di Roma* .	Società Anglo-Romana	1934
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia, Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina* e di *Catania, Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro-Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale* .	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Generali di Messina* .	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale* in *Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir. in Roma* .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia Cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hotel*	Grand-Hotel Napoli	206
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. tettoia per le officine di . . .	Castellamare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 927,77

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gasometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di N. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonnellate di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e Tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* WESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 30 *Giugno* 1886.

Locomotive . . .	**N.**	**17,930**
Carrozze e carri .	**»**	**102,164**
	Totale N.	**120,094**

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA { Napoli, Corso Garibaldi, 303; Roma, via 4 Fontane, 159; Torino, via Ospedale, 26

FRANCIA, BELGIO, OLANDA { Quai de Iemmapes, 152 Parigi

GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

TORINO, 1887 — Tip. e Lit. CAMILLA e BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XX. Sabato, 2 Luglio 1887 NUM. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Prodotti Ferroviari, aprile* 1887. — *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, Relazione.* — *Ferrovia del Gottardo.* — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Guida degli Azionisti.* — *Avvisi d' Asta.* — *Annunzi.*

Colla fine del semestre ora spirato, essendo state numerose le scadenze d'abbonamento, preghiamo i cortesi nostri associati di affrettarsi a farci pervenire le loro domande di rinnovazione, e ciò per facilitare il lavoro delle nostre registrazioni.

Preghiamo pure quei pochi, il cui abbonamento è scaduto precedentemente, di porsi in regola coll' Amministrazione.

Si spedisca direttamente l'importo dell'abbonamento con vaglia postale o valori in lettera raccomandata.

L' AMMINISTRAZIONE.

PRODOTTI FERROVIARII

Aprile 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di aprile 1887, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1886.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di aprile 1887 ascese a L. 19,280,367, mentre nell'aprile 1886 fu di L. 18,936,671, e quindi presenta un aumento di L. 343,696.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori	L. 7,830,792	L. 7,772,999
Bagagli	» 391,311	» 389,356
Merci a grande velocità	» 1,551,004	» 1,260,437
» a piccola »	» 9,176,150	» 9,463,897
Introiti diversi	» 331,110	» 49,982
Totale	L. 19,280,367	L. 18,936,671

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea	L. 10,036,265	L. 9,733,727
» Adriatica	» 7,736,005	» 7,739,740
» Sicula	» 633,162	» 648,281
Ferrovie dello Stato	» 92,315	» 127,395
» Sarde	» 172,040	» 144,133
« Diverse	» 610,580	» 543,395
Totale	L. 19,280,367	L. 18,936,671

La differenza poi tra l'aprile 1887 e l'aprile 1886 va così ripartita:

	+	—
Rete Mediterranea	+ 302,538	
» Adriatica		— 3,735
» Sicula		— 15,119
Ferrovie dello Stato		— 35,080
» Sarde	+ 27,907	
» Diverse	+ 67,185	
Totale	+ 343,696	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di aprile in . . . . L. 19,280,367
aggiungendo quelli dei mesi precedenti in . » 166,667,408

il prodotto generale dal 1° luglio 1886 al 30 aprile 1887 risulta di . . . . . L. 185,947,775
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di . . . . » 178,974,921

per cui si ha l'aumento di . . . . » 6,972,854

Questo aumento generale per tutte le Reti va poi così ripartito:

	+	—
Rete Mediterranea	+ 5,013,676	
» Adriatica	+ 594,073	
» Sicula	+ 324,547	
Ferrovie dello Stato		— 218,639
» Sarde	+ 71,429	
» Diverse	+ 1,187,768	
Totale	+ 6,972,854	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1886 al 30 aprile 1887 fu di chilometri 11,222, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 10,548.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole reti dal 1° luglio 1886 al 30 aprile 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di aprile	Dal 1° luglio al 30 aprile
Rete Mediterranea . .	1,859	19,060
» Adriatica . .	1,638	16,767
» Sicula . . .	965	10,192
Ferrovie dello Stato . .	659	6,915
» Sarde . .	418	3,155
» Diverse . .	638	6,686

Quindi la media è di L. 1690 pel mese di aprile, e L. 16,569 per il periodo dal 1° luglio al 30 aprile con una diminuzione, cioè, di L. 66 per il primo, e una diminuzione di L. 358 pel secondo in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio nel mese di aprile 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell'apertura all'esercizio	Lungh. — Chilom.
Rete Adriatica	Bologna-S. Giovanni in Persiceto	Aprile 7	21
» Mediterranea	Chivasso Casale	» 30	45
	Orta-Miasino-Gravellona-Toce	» 30	17
» Sicula	Cerda-Lascari-Cefalù	» 20	24
		Totale	107
Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1° luglio 1886 al 30 marzo 1887			483
		Totale generale	590

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione letta ed approvata nell' Assemblea Generale ordinaria del* 15 *Giugno* 1887.

SIGNORI,

Il Bilancio consuntivo che abbiamo l'onore di presentarvi comprende le operazioni dello intero primo anno solare dell'esercizio della rete Adriatica, da noi assunto in forza della convenzione fra la Società e lo Stato, sanzionata colla legge 27 Aprile 1885.

I risultati di questo primo Bilancio normale sono favorevoli nel loro complesso, sebbene i proventi del 1886, invece di segnare una curva ascendente rispetto a quelli del 1885, siano stati in diminuzione.

Tale diminuzione vuolsi per altro attribuire quasi esclu-[illegible]ente ad una causa transitoria, cioè alla epidemia [illegible]uale invadendo alcune delle importanti regioni [illegible]te, paralizzò l'incremento naturale del [illegible]i rami e specialmente in quello dei [illegible]remo nella parte della presente relazione che riguarda l'*Esercizio*. E ciò tanto è vero che, cessata la suddetta causa, i proventi non tardarono a riprendere il loro moto ascendente come apparisce dai bollettini dei prodotti dei primi mesi del corrente anno che abbiamo già pubblicati.

Attraversato il primo e più arduo periodo della nostra nuova impresa, cioè il secondo semestre del 1885, ci fu possibile di dare un più stabile assetto ai diversi rami della nostra azienda, cominciando ad introdurre nell'esercizio i miglioramenti desiderati dal pubblico e dal Governo; di risolvere amichevolmente le gravi quistioni insorte colla Società della rete Mediterranea in ordine al servizio delle stazioni comuni e di concordare con essa l'istradamento delle merci.

In pari tempo noi abbiamo potuto eseguire il difficile e delicato còmpito di sistemare la posizione del personale assegnato alla nostra rete dalla Commissione di reparto, provvedendo alla unificazione dei gradi colla nuova tabella organica secondo il disposto dell'art. 103 del capitolato e procurando di migliorarne, per quanto possibile, le condizioni coll'aumento delle paghe.

Trattandosi di un argomento assai importante crediamo dover nostro di darvi in proposito le seguenti informazioni.

La provenienza del personale assegnatoci, il numero degli individui che lo componevano e le relative paghe al 1° luglio 1885 figurano, distintamente per ogni servizio, nel seguente quadro (1).

Amministrazione a cui apparteneva il suddetto personale al 30 giugno 1885	Direzione Generale e Servizi amministrativi — Num.	Direzione Generale e Servizi amministrativi — Paghe	Manutenzione e Lavori — Num.	Manutenzione e Lavori — Paghe	Movimento e Traffico — Num.	Movimento e Traffico — Paghe	Materiale e Trazione — Num.	Materiale e Trazione — Paghe	TOTALE — Num.	TOTALE — Paghe
Alta Italia . .	138	231,770	5,419	3,631,791	6,113	6,493,617	3,775	3,910,469	15,445	14,302,647
Meridionali e Calabro-Sicule	602	1,094,269	5,356	3,530,165	3,861	3,780,683	2,489	2,580,987	12,308	10,986,104
Romane . . .	638	1,049,148	1,586	1,051,303	1,572	1,578,405	1,685	1,933,208	5,481	5,612,064
TOTALE .	1,378	2,375,187	12,361	8,213,959	11,546	11,857,705	7,952	8,454,661	33,237	30,900,815

(1) Sono compresi in questo quadro 772 individui colla paga complessiva di L. 757,085, come addetti alle stazioni comuni colla rete Mediterranea delle quali noi abbiamo la direzione del servizio.

Aggiungendo ai 33,237 individui i 376 Medici delle ferrovie già Alta Italia, ed i 1966 agenti avventizii, non compresi in questo quadro, il personale passato alla rete Adriatica il 1° luglio 1885 ascendeva a 35,579 individui.

Le paghe ammontavano, secondo il precedente prospetto, alla somma di L. 30,900,815 alla quale dovrebbero aggiungersi pei suddetti avventizi L. 1,297,560. Ma siccome le paghe in base alle quali è stata formata la suddetta somma, furono ragguagliate ad un anno, anche pel personale a giornata il quale non presta effettivamente servizio in tutti i giorni dell'anno, dovrebbero dedursi per tale titolo L. 1,078,375.

Quindi tenendo conto di queste differenze in più ed in meno, la spesa effettiva del personale passato alla nostra rete il 1° luglio 1885 può calcolarsi nella somma di L. 31,120,000.

Il personale in servizio al 31 dicembre 1886 era di 36,287 individui, distribuiti come segue:

CATEGORIE		Personale stabile	Personale provvisorio ed avventizio, provvisto del numero di matricola	Personale avventizio	TOTALE . .
	Direz. Gen. Rapp. Stralcio Romano e Casse	495	14	5	514
DIREZIONE TRASPORTI	Segreteria	52	1	—	53
	Servizio Sanitario	613	6	—	619
	Movimento e Traffico	10,689	596	409	11,694
	Trazione	3,888	198	74	4,160
DIREZIONE LAVORI	Ufficio Centrale	313	79	12	431
	Manutenzione	8,507	1,868	2,922	13,297
	Costruzioni	82	73	1	156
	Materiale	3,590	158	—	3,748
	Magazzini	909	25	5	939
	Controllo	550	72	1	623

La spesa effettiva del suddetto personale, in cui è compreso quello del servizio delle costruzioni, ascendeva il 31 dicembre 1886 a L. 32,670,000.

La differenza in più di 708 individui fra il personale al 1° luglio 1885 e quello al 31 dicembre 1886, trova la sua spiegazione nell'apertura di nuove linee all'esercizio e nelle cresciute esigenze del servizio sulla rete principale.

La differenza in più di L. 1,550,000 sulla spesa sopra valutata in L. 31,120,000 al 1° luglio 1885, dipende per L. 600,000 circa dall'aumento del personale e pel resto dall'aumento delle paghe.

Infatti coll'applicazione del ruolo organico vennero accordati al personale degli aumenti di paga e di altre competenze per la complessiva somma di L. 1,380,000 circa. Però una parte di questa somma è andata in compenso di competenze straordinarie e locali di cui godevano alcune categorie degl'impiegati sotto le cessate Amministrazioni, e che rimasero soppresse o ridotte coi nuovi ordinamenti: quindi l'ammontare effettivo degli aumenti può calcolarsi nella somma di L. 1,200,000 circa di cui L. 950,000 per aumenti di paga e L. 250,000 per vantaggi ottenuti da una parte del personale col nuovo regolamento per la massa vestiario e colla unificazione delle competenze accessorie, indennità di percorrenza, trasferte, pernottazioni, malaria, ecc.

Con questi aumenti, che rappresentano il quattro per cento circa della spesa al 1° luglio 1885, il Consiglio di Amministrazione ha voluto dimostrare il suo interessamento a favore de' suoi impiegati e migliorandone, come ha fatto, le condizioni, ha inteso di animarli a rendersi sempre più benemeriti della Società coll'opera loro intelligente e solerte.

E qui occorre avvertire che nel numero degl'impiegati e nella somma degli stipendii indicati nei precedenti quadri non sono compresi i 2812 individui, che vennero assegnati dalla Commissione di reparto alla Società della rete Mediterranea per le stazioni e tronchi comuni il cui servizio è affidato alla sua direzione.

Le paghe dei suddetti individui rappresentavano al 1° luglio 1885 la spesa di L. 2,949,146 nella quale, e nei successivi aumenti, noi concorriamo in proporzione del nostro traffico secondo i patti concordati, mentre la Società della Mediterranea contribuisce, in proporzione del proprio traffico, alla spesa di quel nostro personale che è adibito al servizio delle stazioni comuni di cui noi abbiamo la direzione.

La liquidazione definitiva di questi reciprochi compensi forma ora il soggetto del lavoro di apposita Commissione, composta dei delegati delle due parti interessate.

(Continua)

FERROVIA DEL GOTTARDO

QUINDICESIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuazione vedi N. 26).

Sulla questione stessa di sapere se presentemente vi era modo di procedere ai lavori aggiornati di allargamento per la posa del secondo binario, e sulla questione correlativa all'impiego del resto dei fondi di costruzione, ci siamo in sostanza espressi nei termini seguenti:

I) « È fuori di dubbio che l'*attuale* traffico può essere « trasportato senza difficoltà sulla linea a semplice binario « (ad eccezione del grande *Tunnel* e del tronco Bellin- « zona-Giubiasco). Rimane dunque a sapere se il semplice « binario basterebbe pel traffico futuro, e se il secondo « binario apporterebbe già fin d'ora un miglioramento « degno di nota.

« Lo sviluppo del traffico dall'apertura della linea di- « retta si deduce dalle cifre che seguono. Per la intiera « linea e per tutto l'anno il traffico fu:

nel 1882	Viaggiatori	218,332	Merci	239,586	tonnellate
1883	»	207,055	»	278,677	»
1884	»	165,694	»	295,187	»
1885	»	169,540	»	327,417	»

La nostra statistica dà per la linea di montagna Erstfeld-Amsteg le massime cifre seguenti:

nel 1883	Viaggiatori	240,720	Merci	359,583	tonnellate
1884	»	199,909	»	397,036	»
1885	»	208,533	»	433,535	»

« Paragoniamo pertanto queste cifre colle ipotesi che « servirono di base ai trattati internazionali. I periti com- « merciali del Comitato del Gottardo avevano ammesso « un traffico annuale per tutte le reti, di

180,000 viaggiatori e 270,000 tonnellate di merci.

« La Conferenza internazionale del 1869 elevò queste « cifre a

200,000 viaggiatori e 400,000 tonnellate di merci.

« ciò che per la linea di montagna equivale approssima- « tivamente a un traffico di

250,000 viaggiatori e 500,000 tonnellate di merci.

« Appare adunque da quanto precede che la densità « del traffico ammessa per la linea principale dalla Con- « ferenza internazionale del 1869 non venne ancora com- « pletamente raggiunta. Dopo il 1883 si constatò una « diminuzione nel servizio viaggiatori invece di un au- « mento; questa diminuzione essendo tuttavia dovuta a « cause conosciute ed eccezionali, si può ben sperare per « l'avvenire un aumento nel movimento dei viaggiatori. « Il traffico delle merci presenta una recrudescenza visi- « bile e costante che subirà un ritardo momentaneo nei « risultati non ancora conosciuti del 1886. Si può adunque « con certezza prevedere che le cifre ammesse dalla « Conferenza per il servizio delle merci saranno raggiunte « in seguito e anche sorpassate.

« All'epoca della riorganizzazione si credeva general- « mente che il traffico previsto dalla Conferenza potrebbe « essere trasportato con un solo binario e le esperienze « fatte sinora nel servizio d'esercizio sembra che confer- « mino questo modo di vedere. Siccome però bisogna « aspettarsi uno sviluppo più grande ancora del servizio « merci, non si potrebbe contestare che la necessità di un « secondo binario possa più tardi farsi sentire, quantunque « non sia possibile fissare già ora il momento in cui « questo caso si presenterà.

« Il motivo determinante dovendo essere ricercato nel « servizio dell'esercizio, noi abbiamo, quando i materiali « a nostra disposizione ce lo permettevano, stabilito pure « un paragone col Brennero, che è per la maggior parte « a un *solo binario*, e anche col Semmering, a *doppio bi- « nario* su tutto il percorso, e trovato per risultato che « il traffico del Gottardo oscilla tra quelli di queste due « linee, e si avvicina al Semmering, specialmente se la sua « densità aumentasse ancora.

« Il doppio binario contribuirà potentemente a facilitare « le combinazioni d'orario. Attualmente il secondo binario « messo nel gran Tunnel del S. Gottardo rende buoni « servizi, e altrettanto si potrebbe dire se la lunga rampa « d'accesso sud possedesse pure tra due stazioni una se- « zione a doppio binario. Diremo però che questi van- « taggi non assumeranno il carattere di necessità che « con un traffico più forte del traffico attuale. Dal punto « di vista puramente economico sarebbe adunque van- « taggioso di aggiornare ancora l'esecuzione del secondo « binario, poichè è certo che l'aumento di carico che ne « deriverà per la rimunerazione del capitale non sarà « compensato fra qualche anno, nè da un aumento equi- « valente nei prodotti del traffico, nè da un'eventuale « diminuzione nelle spese d'esercizio. Ma qui entrano in « linea considerazioni di natura specialmente tecnica ri- « sultanti dallo studio dell'impianto del secondo binario « e sulle quali noi dobbiamo estenderci un po' diffusa- « mente.

« Si può subito constatare che, relativamente parlando, « è possibile al giorno d'oggi eseguire tutti i lavori con « facilità. Però questa situazione favorevole sarebbe ag- « gravata da una recrudescenza di traffico e l'esecuzione « dei lavori verrebbe resa più difficile.

« Non esistono lavori, l'esecuzione dei quali non sa- « rebbe più possibile o condurrebbe a un aumento di « spese considerevoli, come è detto nell'articolo 2 della « convenzione supplementare del 12 marzo 1878; in com- « penso ve ne sono altri pei quali un ulteriore impianto « del secondo binario sarà specialmente facilitato e che « noi chiameremo lavori preparatori; essi consistono in « tagli nei lunghi strazzi per ottenere nei *Tunnels* un « maggior numero di punti d'attacco, come anche nella « esecuzione delle fondazioni dei punti situati nel peri- « metro delle alte acque. Questi lavori potrebbero essere « ultimati in un anno e importerebbero una spesa di « 294,000 franchi. Secondo noi essi dovrebbero essere « eseguiti prima di qualunque altro e senza alcun ritardo.

« Gli altri lavori possono essere compiuti separatamente « sulle diverse sezioni nello spazio di due o tre anni. D'altra « parte la sicurezza e la regolarità del servizio non permet- « tono che i lavori siano posti in opera nelle undici sezioni ad « un tempo. Si dovrà piuttosto aver la tendenza a ridurre « il più possibile i cantieri che trovansi in attività nello « stesso tempo, perchè i treni devono percorrerli con « prudenza e rallentando la corsa, dalla qual cosa risulta « che la durata totale dei lavori per la posa del secondo « binario sarà di circa 12 anni. In questo modo il per- « sonale potrà venir a conoscere per bene questo genere « di lavori la di cui esecuzione sarà compiuta nelle mi- « gliori condizioni possibili.

« Il fatto della divisione dei lavori in un lungo periodo « di tempo costituisce un punto essenziale degl'interessi « della ferrovia e ci obbliga, malgrado non vi sia ora la « necessità di stabilire un secondo binario, a soddisfare « alla domanda positiva degli Stati firmatari del trattato, « procedendo tosto alla esecuzione dei lavori sulla base « di un ben definito programma.

« Tale programma comprende anzitutto l'esecuzione dei « lavori preparatori già ricordati, quindi i lavori neces- « sari per la posa del secondo binario nei *Tunnels*, l'am- « pliamento dei quali sarà reso sempre più difficile per « l'aumento del traffico; gli altri lavori di facile esecu- « zione, anche quando il traffico sia aumentato, saranno « rinviati all'ultimo periodo. Bisognerebbe in primo luogo « porre termine alle sezioni sulle quali il servizio si tro- « verebbe facilitato dall'esistenza del secondo binario. Noi « intendiamo parlare in special modo della sezione da « Faido ad Airolo e dell'utilità che ci sarebbe a provve- « dere di doppio binario la salita nord prima di quella sud,

« perchè il traffico delle mercanzie da nord a sud è molto
« più intenso di quello da sud a nord.

« Noi veniamo perciò, dal lato tecnico, a queste conclusioni:

« 1) i lavori preparatori saranno immediatamente
« eseguiti;

« 2) i lavori saranno in seguito continuati seguendo
« un programma in base ad una spesa di franchi 500,000
« per il primo anno, e di franchi 100,000 per gli anni
« susseguenti sino al termine dell'impresa; in questo pro-
« gramma sarà posto in prima linea l'allargamento di
« tutti i *Tunnels* lunghi; quindi si finiranno le sezioni
« sulle quali il servizio sarà subito alleggerito dal secondo
« binario;

« 3) Alla fine del 5° anno, s'allargheranno tutti i
« *Tunnels* secondo il profilo del doppio binario; in tal
« guisa si troverà notevolmente preparata, su tutta la
« linea, la posa del secondo binario. Allora con certezza
« maggiore che non attualmente, sarà possibile rendersi
« conto dello sviluppo del traffico, dell'influenza che su
« tale sviluppo avranno le linee alpine concorrenti già
« esistenti e quelle progettate, e finalmente il grado di
« necessità del secondo binario che da tutte queste cir-
« costanze ne risulterà. Noi crediamo perciò che debbasi
« fino allora differire qualsiasi definitiva decisione riguardo
« alla continuazione dei lavori su di un determinato pro-
« gramma.

« Noi ci prendiamo infine la libertà, riguardo alle spese
« di costruzione, di aggiungere che i calcoli approssima-
« tivi della nostra Direzione tecnica raggiunsero la cifra
« di franchi 11,320,700; l'estimo dei due periti nominati
« dal Consiglio Federale diede franchi 12,513,600; che
« l'estimo fatto dal prof. Gerlich diede franchi 12,356,000,
« e che recentemente la nostra Direzione tecnica, avendo
« riveduti i suoi calcoli in base a nuovi materiali e ad
« un progetto più dettagliato, elaborato a nuovo quasi
« per intero, ottenne la cifra di franchi 12,343,000; si
« può dunque ammettere con certezza matematica che
« per lo meno tale somma non verrà oltrepassata.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Altre volte abbiamo fatto cenno nel nostro giornale dell'andamento delle operazioni affidate alla Commissione per la consegna delle linee delle due Reti, Adriatica e Mediterranea. Siamo ora informati che nel periodo compreso fra il 20 ed il 30 dello scorso mese, la Commissione della Mediterranea coll'intervento del suo Presidente, comm. Baccarini, e di tutti i suoi membri comm. Bussi e cav. Pesapane per il Governo, comm. Mantegazza ed ing. Colombo per la Società, ha proceduto alla visita di constatazione delle importantissime linee attraversanti la regione Lombarda, esclusa soltanto quella da Milano a Chiasso che sarà visitata in altro periodo.

La Commissione mosse con apposito treno speciale il giorno 20 da Alessandria percorrendo le linee fino a Mortara e Novara: indi nei successivi giorni quelle da Novara a Chivasso, da Novara a Orta, Romagnano ed Arona, quelle da Oleggio a Pino e da Laveno a Gallarate; da Gallarate a Varese ed Arona, e da Milano a Novara, a Pavia e Voghera.

Le linee percorse in questo quinto periodo hanno uno sviluppo di chilometri 576, cosicchè in complesso le linee fino ad oggi visitate raggiungono lo sviluppo di chilometri 2,550 circa, rimanendone ancora a constatare circa chilometri 1600 al totale esaurimento del mandato della Commissione. Sappiamo che i lavori di revisione, di copia, di coordinamento dei quadri di constatazione delle linee procedono attivamente nell'apposito ufficio stabilito presso la Direzione Generale della Società e che fra non molto saranno completamente allestiti gli esemplari originali e le copie degli atti della Commissione relativa alle linee già visitate.

⁂

Sappiamo che il R. Ispettorato generale delle Strade ferrate ha interessato le tre principali Amministrazioni ferroviarie a concretare le loro proposte intorno alla questione concernente i viaggi degli onorevoli Senatori e Deputati. È ritenuto che la eventuale attuazione di biglietti personali-permanenti pei Membri delle due Camere legislative del Regno debba considerarsi intesa a far sì che ogni Senatore ed ogni Deputato si trovi munito di un solo biglietto valevole per viaggiare indistintamente sulle linee delle precitate Amministrazioni, queste, per trovar modo di soddisfare ai desideri del R. Ispettorato generale, stanno prendendo accordi fra loro onde concretare il cointeso provvedimento colla richiesta sollecitudine.

⁂

Il Ministero dei lavori pubblici ha disposto che col 30 dello spirato giugno avessero a cessare dalle proprie funzioni i Comitati di stralcio delle cessate Ferrovie Romane e dell'Alta Italia, e che il compimento della liquidazione delle pendenze attive e passive della cessata gestione Governativa di dette ferrovie venisse assunto dal Regio Ispettorato generale delle Strade ferrate, il quale ha deciso di giovarsi all'uopo dell'opera dei R. Ispettori superiori sig. comm. Emilio Plancher e comm. G. Bussi, rispettivamente per le Ferrovie Romane e dell'Alta Italia.

Sappiamo poi che le Società delle Strade ferrate Meridionali e del Mediterraneo, per assecondare il desiderio manifestato dal Ministero predetto, hanno disposto per la continuazione del servizio di cassa riflettente la liquidazione di che trattasi alle condizioni precedenti.

⁂

Nell'adunanza ieri tenutasi dal Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1° Colla Società Anonima Ausiliare di Strade Ferrate, Tramvie e Lavori Pubblici di Torino per fornitura di 2000 assi montati;

2° Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 260 carri coperti a tre assi senza freno e loggetta per trasporto merci e bestiame, Serie *HB*, da 12 tonnellate;

3° Colla Ditta Miani Venturi e C. di Milano per fornitura di 130 carri coperti a 2 assi senza freno e loggetta per trasporto merci e bestiame, Serie *HB*, da 12 tonnellate;

4° Colla Ditta Felice Grondona e C. di Milano per fornitura di 130 carri coperti a 2 assi senza freno e loggetta per trasporto merci e bestiame, Serie *HB*, da 12 tonnellate:

5° Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per fornitura di 130 carri coperti a 2 assi senza freno e loggetta per trasporto merci e bestiame, Serie *HB*, da 12 tonnellate;

6° Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per fornitura di 3000 molle di sospensione a balestra tipo *a* in acciaio Martin;

7° Colle Aciéries du Rhin di Kurhort per fornitura di 400 paia di ruote a razze:

8° Colla Ditta Bianchi Candida di Como per fornitura di quintali 1500 di cotone in filetto:

9° Colla Ditta eredi di Brunetti G. B. di Saluzzo per fornitura di 1000 metri cubi di legname pioppo in tavoloni per ceppi dei freni;

10° Colla Ditta Laurenti Carlo di Torino per ritagliatura lime usate;

11° Colla Ditta Van der Zypen Frères di Deutz (Colonia) per fornitura di 800 paia di ruote a razze con cerchioni in acciaio Martin.

><

Sappiamo che la Società delle S. F. del Mediterraneo ha aperto la gara per la costruzione del piano caricatore e magazzino merci a Nova Siri, sulla linea Taranto-Reggio. Il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del giorno 8 luglio corrente.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha disposto che sia proceduto alla visita di ricognizione del tronco ferroviario da Cuneo a Robilante, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, dandone incarico al R. Ispettore Capo del Circolo Ferroviario di Torino.

La Società delle ferrovie del Mediterraneo ha da parte sua tutto disposto per la visita di cui si tratta ed ha delegato a rappresentarla il Capo del Servizio del movimento e traffico del primo compartimento. La visita avrà luogo in un giorno della prossima settimana.

Frattanto la Società medesima ha sottoposto alla approvazione governativa l'orario dei treni da attivarsi pel tronco suddetto.

Il numero di essi treni sarebbe di tre per l'andata e tre pel ritorno.

><

Giusta ulteriori decisioni delle singole Amministrazioni ferroviarie interessate, le linee italiane da ammettersi alla convenzione internazionale di Berna, pei trasporti in ferrovia, sono le seguenti:

Rete Mediterranea — Tutte le linee senza alcuna eccezione;

Rete Adriatica — Tutte le linee pure senza eccezione:

Rete Sicula — Tutte le linee, eccettuato il tronco da Siracusa a Noto:

Società della Ferrovia di Biella — Intera linea Santhià-Biella.

><

Nei giorni scorsi radunavansi in Torino i signori Comm. Nobili, comm. Frescot, cav. Arici, comm. Mari, cav. Giarrè, comm. Agazzi, cav. avv. Pollini, cav. avv. Fontana, cav. Calligaris, ing. Galluzzi, Falco, Lolli e Foli, presidente il primo e membri gli altri della Commissione generale delle quattro Casse pensioni ferroviarie, Alta Italia, Meridionali, Romane e Calabro-Sicule, allo scopo di completare le basi del progetto di Statuto unico, mediante cui, riordinati e perequati i trattamenti previsti nei varii regolamenti e Statuti in vigore, si provvederebbe all'istituzione di tre nuove Casse pensioni, Mediterranea, Adriatica e Sicula, in sostituzione delle quattro anzidette, e ciò in correlazione coll'attuale ordinamento dell'esercizio ferroviario.

Da quanto ci consta la Commissione si sarebbe concordata su tutti i punti del difficile problema che ancora rimanevano insoluti, ed avrebbe incaricata una Sotto-Commissione di coordinare il testo del nuovo Statuto e di corredarlo d'uno studio tecnico che serva a giustificare l'equilibrio fra le entrate e le spese in detto Statuto previste.

Compiuti questi lavori che richiederanno qualche mese di tempo, la Commissione generale si radunerà un'ultima volta per prenderne atto, ed approvare la Relazione colla quale rassegnerà il progetto del nuovo Statuto unico alla sanzione dei Comitati delle quattro Casse pensioni, dei Consigli d'Amministrazione delle tre Società esercenti e del R. Governo; con che la Commissione stessa, avrà pienamente adempiuto al proprio mandato, procurando di soddisfare nei limiti del possibile le legittime aspirazioni della numerosa famiglia ferroviaria.

><

La Società esercente la Strada ferrata da Arezzo a Fossato, allo scopo di migliorare le condizioni delle attuali tariffe ed attivare maggiormente il traffico su quella linea, è venuta nella determinazione di introdurre nelle tariffe medesime alcune modificazioni che ha ora sottoposte alla approvazione del R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

Si propone la istituzione delle seguenti tariffe:

a) tariffa speciale a grande velocità per spedizioni di piccolo peso;

b) tariffa speciale a piccola velocità pel trasporto di bestiame, senza distinzione di specie a vagone completo.

Si tratterebbe inoltre di ridurre il diritto fisso stabilito dalla vigente tariffa per i trasporti a piccola velocità in servizio cumulativo.

><

La Direzione dell'esercizio della ferrovia sopraccennata ha sottoposto alla approvazione governativa la istituzione della terza classe per viaggiatori, da attivarsi in via di esperimento fra Città di Castello e San Sepolcro nei soli giorni di mercato con tariffa chilometrica di L. 0.025 oltre la tassa erariale.

Qualora l'esperimento fosse per dare buoni risultati, lo stesso servizio verrebbe esteso ad altri tratti della linea ed in tal caso sarebbe provveduto dalla Società all'acquisto delle occorrenti vetture.

><

In seguito ad invito del R. Ispettorato generale delle Strade ferrate le due Società del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno ripresi gli studi occorrenti per l'attuazione del servizio di disinfezione ordinaria dei carri a bestiame, tenuto conto delle considerazioni svolte nel Consiglio delle tariffe; e, per meglio rispondere alle questioni mosse dal predetto Ispettorato,

la Società del Mediterraneo ha interessato quella dell'Adriatico ad addivenire ad una conferenza dalla quale si spera che verranno definitivamente concretate e stabilite le norme per la pronta attuazione di quel servizio.

><

Modificato a senso dei suggerimenti dati dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, l'Ufficio tecnico governativo per la ferrovia da Caianello ad Isernia ha ripresentato al R. Ispettorato generale delle Strade ferrate il progetto definitivo del quarto ed ultimo tronco della ferrovia medesima, compreso fra Roccaravindola ed Isernia, giusta il tracciato sulla sponda sinistra del Volturno.

><

Sulla situazione dei lavori del tronco di ferrovia da Correggio a Carpi, il solo che rimanga da aprire all'esercizio della linea Reggio-Guastalla-Carpi, riceviamo da Bologna i seguenti ragguagli:

I movimenti di terra per la formazione dell'argine stradale possono ritenersi ultimati, salvo due lacune, una in prossimità del Canale di Secchia, e l'altra alla curva d'innesto nella stazione di Carpi.

Le opere d'arte sono quasi tutte ultimate, meno il ponte sul Canale di Secchia.

Il fabbricato della fermata di Tresinaro, la sola lungo il tronco, ed i fabbricati delle case cantoniere sono finiti.

L'armamento della via è eseguito dalla stazione di Correggio fino alla progressiva 15,200.

I lavori d'innesto della linea alla ferrovia Modena-Mantova in stazione di Carpi non sono ancora iniziati non essendo fin qui intervenuta l'approvazione governativa degli accordi presi dalle due Società interessate.

><

Per la linea Bologna-Budrio-Portomaggiore con diramazione a Massalombarda, riceviamo le seguenti notizie:

Il tronco Bologna-Budrio venne recentemente aperto all'esercizio.

Nel tronco successivo da Budrio a Massalombarda, i movimenti di terra sono quasi compiuti e pressochè ultimate possono considerarsi le opere d'arte.

Ultimata la posa in opera delle stilate del ponte Sillaro venne varata la relativa travata.

Proseguono i lavori di completamento dei fabbricati della stazione di Medicina e delle fermate di Villafontana e Sesto Imolese.

I movimenti di terra e le opere d'arte minori del tronco Budrio-Portomaggiore sono ultimati. Continua la montatura delle stilate del Ponte Reno.

Nei fabbricati delle stazioni si lavora alle opere di finimento.

Le case cantoniere dei precitati due tronchi sono ultimate.

Sono già collocati in opera oltre a cinque chilometri di armamento, partendo da Portomaggiore.

Con apposito treno speciale continua il trasporto della ghiaia per la massicciata.

><

La Camera di Commercio ed Arti di Udine ha manifestato al Ministero di Agricoltura Industria e Commercio i vantaggi che deriverebbero al commercio locale qualora si estendessero ai trasporti in ferrovia del legname da costruzione delle regioni Carniche le stesse facilitazioni già accordate ai trasporti di legna da ardere.

Le regioni Carniche abbondano di grosso legname da costruzione che potrebbe diventare fonte di ricchezza per quelle popolazioni qualora i relativi trasporti fossero resi più agevoli e più economici.

Ed il Ministero di Agricoltura e Commercio, pienamente persuaso della ragionevolezza e convenienza delle istanze del commercio udinese, ha vivamente raccomandato la cosa al Ministero dei lavori pubblici.

><

La Società delle Strade ferrate secondarie della Sardegna ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto esecutivo del terzo tronco della linea Macomer-Nuoro, compreso fra il Tirso ed Onniferi, sul quale già si è favorevolmente pronunziato il Regio Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Cagliari.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che si possa approvare la transazione concordata dall'Amministrazione dei lavori pubblici e la Impresa Luraschi per la definizione di vertenze dalla medesima sollevate in ordine alla esecuzione dei lavori del tronco da Varano a San Giano della linea Gallarate-Laveno.

Il Consiglio medesimo ha inoltre ritenuto che si possano approvare gli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Monico per la costruzione del 3° tronco della ferrovia Viterbo-Attigliano, nonchè il progetto di componimento delle questioni sollevate dalla Impresa medesima in ordine alla esecuzione del tronco precitato.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Direzione Generale del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo delle Strade ferrate.

L. 15,000 pel prolungamento della scogliera a difesa del torrente Settimo presso il Km. 58,500 della linea Sibari-Cosenza.

L. 72,700 per la costruzione d'un deposito locomotive in stazione di Civitavecchia.

L. 10,600 pei lavori di consolidamento binario fra i Km. 9,837 e 10,090 della linea Battipaglia-Agropoli.

L. 190 per l'applicazione d'una bussola in legno alla porta d'entrata del caffè in stazione di Torre Pellice.

L. 10,000 per la sostituzione della piattaforma di metri 5.50, esistente nel deposito locomotive di Vercelli con altra di metri 7.

L. 500 pei lavori di riparazione al fabbricato viaggiatori della stazione di Albanella, sulla linea Battipaglia-Castrocucco.

L. 265 per completare il gabbione bagagli nella stazione di Napoli.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha prese le seguenti deliberazioni:

Ha opinato che sia da accogliersi un ricorso contro il tracciato del terzo tronco da Sermide a Ferrara nella ferrovia Suzzara-Ferrara, ed ha anche suggerito il modo di modificare il profilo della ferrovia allo scopo di rimovere il pericolo di inondazioni;

Ha manifestato l'avviso che si debba sospendere l'esercizio della tramvia Gattinara-Aranco, nel tratto compreso fra Romagnano ed Aranco, fino a che non sia assicurata per il carreggio ordinario la larghezza libera di metri 5;

Ha ritenuto ammissibile, con talune avvertenze, il progetto di maggiori spese e l'atto di sottomissione dell'impresa Ottavi pel compimento del tronco della ferrovia Roma-Solmona compreso fra Colli e Sante Manè;

Ha opinato che non si debba accogliere una domanda per la costruzione di una tramvia a vapore da Piacenza a Nebbiano per Val Tidone, non essendo possibile di collocare anche la tramvia sul ponte del Trebbia, già in parte occupato dalla ferrovia Alessandria-Piacenza.

Il Consiglio stesso ha ritenuto ammissibile, con alcune avvertenze, il progetto di appalto dei meccanismi fissi e di altri materiali per l'armamento dei tronchi da Spezia a Pontremoli, della ferrovia da Parma a Spezia.

Ha pure dato parere favorevole sopra i seguenti oggetti:

Nuova convenzione coll'Impresa Ottavi pei lavori del 2° tronco Mignanego-Ronco della succursale dei Giovi (con alcune avvertenze e modificazioni).

Progetto pel raddoppio del binario fra Ponte Galera e Palo lungo la linea Roma-Pisa.

Progetto per la costruzione di un ponte sulla Trebbia a due binarî fra le stazioni di Piacenza e S. Nicolò sulla linea Alessandria-Piacenza.

Nuova dichiarazione di pubblica utilità per l'ampliamento della stazione Acquaviva-Platani lungo la linea Palermo-Porto Empedocle.

><

TRASPORTO PER CONTO PROPRIO
degli Impiegati
delle Amministrazioni Provinciali dello Stato.

Fra il Ministero dei Lavori Pubblici e le Società ferroviarie per le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, sono intervenuti accordi per modificare le condizioni e norme che attualmente regolano i trasporti *per conto proprio* degli Impiegati delle Amministrazioni Provinciali dello Stato e loro famiglie, estendendo agli Impiegati medesimi, purchè di nomina regia, l'uso del *libretto personale con scontrini* ed adottando pei tre viaggi annui delle famiglie dei detti Impiegati, nonchè di quelli di nomina ministeriale, del personale subalterno e delle rispettive loro famiglie, un nuovo modello di *dichiarazione*.

In attesa che possano essere ultimate, tanto la distribuzione del libretto a tutti gli Impiegati che ne devono essere muniti, quanto la fornitura delle nuove dichiarazioni a tutte le Amministrazioni Provinciali, si è stabilito di ammettere intanto, a cominciare dal 1° luglio corrente, l'uso del libretto e delle nuove dichiarazioni, continuando però fino ad ulteriore avviso l'accettazione anche delle dichiarazioni attuali.

Le necessarie istruzioni in proposito vennero già impartite a tutte le stazioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha sottoposto all'approvazione governativa le seguenti proposte:

Per vagliatura e completamento di massicciata fra Alseno e Borgo San Donnino — spesa L. 80,500;

Per risanamento e completamento di massicciata fra Soliera e Carpi (linea Mantova-Modena) — spesa L. 60,000;

Per vagliatura e completamento di massicciata del tronco Castelguelfo-Parma (linea Piacenza-Bologna) — spesa L. 45,800;

Per la costruzione delle travate metalliche pei ponti Iorio (di m. 8.04) e Gavignana (di m. 8.00), lungo la linea Roma-Orte — spesa L. 44,100;

Per la costruzione di fabbricato ad uso alloggio del personale e per modificare la disposizione degli uffici nel fabbricato viaggiatori della stazione di Ariano (linea Foggia-Napoli) — spesa lire 40,100;

Per lavori di ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di S. Giovanni in Croce (linea Parma-Brescia-Iseo) — spesa L. 23,000.

Costruzione di un nuovo marciapiede e prolungamento di quello esistente nella stazione di Santa Maria Maddalena, linea Padova-Pontelagoscuro, L. 6550.

Costruzione di una tettoia ed ampliamento dell'attiguo piano caricatore scoperto ove depositasi il carbone nella stazione di Modena L. 14.900.

Costruzione di un muro di cinta nella stazione di Terontola L. 10,200.

Restauro e completamento dei due fabbricati esistenti ai lati della rimessa locomotive in stazione di Vicenza L. 5670.

Opere per difendere dalle alluvioni la ferrovia Castellammare-Adriatico-Terni presso il km. 150, L. 17,800.

Ricarico della massicciata nel tronco Candela-Rocchetta-Melfi L. 7400.

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa gli elaborati di gara per l'acquisto di macchine-utensili per le officine del Deposito di Civitavecchia.

Le provviste da farsi consistono: in un tornio completo parallelo grande a filettare; in due torni completi piccoli a filettare; in una limatrice per metalli; in un trapano verticale; in un ventilatore a quattro fuochi per fucina.

Ferrovia Ravenna-Rimini. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Rubicone-Rimini della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, in provincia di Forlì, compreso fra la progressiva chilometrica 34.596, a partire da Ravenna, ed un punto posto a metri 41 dal piede esterno dell'argine sinistro del fiume Marecchia presso Rimini, escluse le espropriazioni stabili e la provvista dei ferri d'armamento della via e dei meccanismi fissi delle stazioni, nell'asta del 21 giugno u. s. venne aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 27,60 0[0 su lire 1,006,300.

I fatali scadono il 15 luglio alle ore 12 meridiane. (Vedi NOTIZIE ITALIANE, N. 23, del *Monitore*).

Ferrovia dei Castelli Romani. — La Società anonima delle ferrovie secondarie romane ha esibito al Comune il progetto che noi, a suo tempo, abbiamo riassunto, per la costruzione di una linea ferroviaria Roma-Marino Castelgandolfo-Albano dell'estensione di circa 29 chilometri. La Provincia e Comuni laziali hanno promesso il loro concorso.

La Giunta municipale di Roma ha proposto ora al Consiglio

di accordare a sua volta un concorso di L. 333.33 a chilometro per la durata di 35 anni.

Ferrovia del Sempione. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese:* « Gli esperti del Governo italiano si troveranno coi delegati della Ferrovia Occidentale sul posto al principio di agosto per studiare la quistione del raccordo della Ferrovia del Sempione. Le provincie e le città di Milano, Novara e Genova sembrano ora decise ad appoggiare il traforo del Sempione anche finanziariamente. »

La notizia del giornale luganese esatta, per la maggior parte, crediamo però non lo sia là dove accenna al probabile concorso finanziario delle provincie e città di Milano, Novara e Genova.

Infatti nell'ordine del giorno votato dal Consiglio comunale di Novara, che riproduciamo, non si accenna punto ad un concorso materiale.

Ecco il testo di questo ordine del giorno:

« Il Consiglio, considerando che un nuovo valico, il quale, attraversando il Sempione, mettesse in comunicazione diretta la Svizzera occidentale coll'Italia, tornerebbe di grandissimo vantaggio agli interessi economici della nazione, specialmente per lo scambio di prodotti agricoli ed industriali;

« Che inoltre la concorrenza che il nuovo sbocco farebbe alla linea del Gottardo sarebbe per influire favorevolmente sul ribasso delle tariffe attualmente eccessive;

« Che il raccordo del nuovo tunnel colla linea in costruzione da Novara a Domodossola renderebbe proficuo ed attivo l'esercizio di questa linea, alla quale Novara ha già concorso con ingenti sacrifici, dei quali non verrebbe menomamente compensata quando la ferrovia, pur denominata di accesso al Sempione, venisse a far capo soltanto a Domodossola;

« Delibera di incaricare la Giunta, che, in base alle anzidette considerazioni ed a quelle che crederà di aggiungere, presenti un apposito memoriale chiedendo, a nome di Novara, che venga dal Governo stesso assunto l'impegno di raccordare la linea Novara-Domodossola col tunnel del Sempione, quando sia assicurata l'esecuzione di questo, facendo voti che lo sbocco del tunnel abbia luogo possibilmente sul territorio italiano. »

Per finire aggiungeremo che gli esperti italo-svizzeri, di cui è parola nella notizia data dalla *Gazzetta Ticin se*, saranno incaricati di studiare il modo d'abbreviare la lunghezza del tunnel e raddrizzarlo, giacchè quello progettato formerebbe un angolo verso la metà della lunghezza, con grave nocumento per la ventilazione.

Ferrovia dello Spluga. — Il Consiglio provinciale della provincia di Milano ha approvata la spesa di L. 12,000 chiesta dal Comitato interprovinciale per la compilazione del progetto definitivo per la ferrovia dello Spluga.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Lugano-Ponte Tresa — L'assemblea federale svizzera ha accordato la concessione per una strada ferrata a via normale da Lugano a Ponte-Tresa.

Il progetto in quistione è destinato a riempire una lacuna che esiste ancora nella corrispondenza traversale fra il lago di Como ed il lago Maggiore. Effettivamente, Menaggio sul lago di Como e Porlezza sul lago di Lugano, non che Ponte-Tresa e Luino sono già riunite fra loro da strade ferrate, mentre il servizio fra Porlezza e Lugano si effettua coi battelli a vapore. Astrazion fatta di questa corrispondenza, la progettata linea renderà sopratutto grandi servigi al traffico locale. Il tracciato incomincia alla stazione della ferrovia del Gottardo a Lugano, passa in prossimità di Sorengo, Gentilino, Agnuzzo e Muzzano, arriva a Bioggio, passando per Bioggio, poi passando a fianco di Sarocca, ad Agno e Ponte Tresa, per Cassina, Magliaso e Magliasina. Delle stazioni sono prevedute a Sorengo, fra Muzzano ed Agnuzzo, a Bioggio, Agno, Magliaso, Magliasina e Ponte Tresa. La lunghezza totale della strada ferrata sarà di km. 11.24 circa in linea retta e di km. 3,87 in curve. Il più piccolo raggio delle curve sarà di 200 m. Le rampe alternano da 0.1 a 25 0[00 al massimo.

Importanti lavori di sterro sono previsti sulla sezione Lugano-Agno. In fatto di lavori d'arte, il progetto menziona quattro gran ponti in ferro ed altrettanti ponti in pietra, non che un certo numero di acquedotti ordinari.

Si addottò lo scartamento ordinario delle ruotaie. La superstruttura sarà stabilita con traversine in quercia e delle ruotaie in acciaio del peso di 25 k. al metro corrente. Per gli edifizii si adotterà il tipo adoperato per la ferrovia di Val-de-Travers. Le stazioni saranno unite fra loro col telefono.

Il materiale mobile sarà pure analogo a quello di Val-de-Travers. La domanda prevede 3 locomotive, 2 vetture di I e II classe, 2 vetture di III classe, 2 furgoni con scompartimento per la posta, 3 vagoni merci coperti e 3 scoperti.

Il preventivo della spesa, compreso il materiale mobile, è fissato in fr. 1,050,000.

Ferrovia della Svizzera Occidentale. — L'odierna assemblea generale degli azionisti della Società della ferrovia svizzera occidentale deliberò spartire il guadagno dell'esercizio 1886 come segue: 700,000 lire agli azionisti privilegiati, 150,000 fondo riserva.

Parlasi del progetto di fusione di questa Società con quella delle ferrovie del Giura-Berna-Lucerna, allo scopo di viemmeglio assicurare la riuscita e l'avvenire dolla ferrovia del Sempione.

Ferrovie Brasiliane. — Diamo alcuni dati statistici desumendoli da documenti ufficiali sullo stato delle ferrovie in Brasile al principio dell'anno corrente.

A quest'epoca dunque erano in esercizio, costruzione o coi tracciati già approvati, chilometri 12,975 di ferrovie, così ripartiti:

In esercizio chilometri 7,676; in costruzione chilom. 1,631; coi tracciati approvati chilom. 3,656.

Quanto allo scartamento le linee in esercizio 1,354 chil. di ferrovie la cui larghezza varia da 1 metro e 60 ad 1 m. e 40.

Le linee a sezione ridotta da metri 0,60 a 1 metro hanno uno sviluppo totale di 11,603 chilometri.

Nuova ferrovia a ruota dentata. — Si stanno per intraprendere in Austria i lavori di una ferrovia col sistema a ruota dentata Abt, del quale ci siamo a lungo occupati nel nostro giornale.

Questa ferrovia si spingerà dal Tulbingerkegel sul culmine del Wienerwald fino a Judenau, e sarà il proseguimento della linea che congiunge il sobborgo di Vienna al Tulbingerkegel.

Statistica ferroviaria internazionale. — La Commissione internazionale di statistica ha diramata una circolare a tutti i Governi d'Europa, per invitarli a spedire i dati statistici ferroviari per il 1886 al consigliere aulico Brachelli, presso l'Ufficio di statistica del Ministero del commercio d'Austria-Ungheria, a Vienna. In detta circolare si avverte pure che, a partire dal 1890, la *Statistica internazionale ferroviaria* non sarà più pubblicata che ogni cinque anni.

Ferrovia Svizzera Occidentale e Sempione. — Il rapporto annuale della Compagnia delle Strade ferrate della Svizzera Occidentale e Sempione per l'anno 1886 constata che gli introiti dello scorso anno furono di fr. 12,645,049.75, mentre nell'anno 1885 erano stati soltanto di fr. 12,226,146.45, ossia un aumento di fr. 418,903.30.

Il Consiglio d'amministrazione propone di dividere l'utile netto nel seguente modo: Dividendo 5 0[0 alle 28,000 azioni privilegiate, franchi 25 per titolo — franchi 700,000; parte spettante dalle Società svizzere al saldo di franchi 124,428.19, franchi 21,613.37; alla dotazione del fondo di riserva speciale ed alla manutenzione e rinnovazione delle vie, il saldo di franchi 102,813.82.

Ferrovia transcaspiana. — Al ministero russo per le vie di comunicazione è stato presentato il progetto d'una ferrovia attraverso la catena del Caucaso, che partendo da Vladicaucas per Satciakis e Ghelé andrebbe a Tiflis. La lunghezza della linea sarebbe di 184 verste (chilom. 196). La spesa prevista sarebbe di 18,500,000 rubli pari a L. 92,500,000. Su tutto il percorso della linea non vi sarebbe che un solo tunnel fra Satciakis e Ghelé, lungo quattro verste e mezza (chilometri 5 circa).

Ferrovie della Repubblica di Venezuela. — La *Gazzetta Ufficiale* di Venezuela, pubblica le seguenti leggi di concessioni ferroviarie, testè votate dal Congresso:

È concessa: ai signori Delahante e Comp. la costruzione e l'esercizio della linea dall'Orenoco a Guacipati, e della linea Merida-Mucusies-Bobures;

Ai signori Meates e Burch la costruzione della linea Luz-Tocuyo-Caracas-Trujillo;

Al signor G. Turnbull la costruzione e l'esercizio del Canale dell'Orenoco.

Le ferrovie in China. — La grande questione che si agita in China riguardo alla costruzione delle ferrovie, questione di cui già abbiamo tenuto parola nel *Monitore* dell'11 giugno u. s., sta per essere risolta.

L'imperatrice approvò il progetto redatto dal principe Tcing, dal vicerè Li, dal marchese Tseng. Si è costituita una società per azioni col nome di *Compagnia della ferrovia di Kaiping.* Gli azionisti di questa compagnia sono indigeni.

La costruzione delle linee della compagnia sarà fra breve posta in opera. Verrà costrutta per prima una linea dalle miniere carbonifere di Kaiping a Taku (che è il porto di Tien-Tsin), e Tien-Tsin (città) sarà posta in comunicazione diretta con Taku mediante una linea di raccordamento di 40 chilom. Questa prima linea porrà Pechino in comunicazione colle miniere di Kaiping. Finalmente sarà costrutta un'altra linea di 240 chilom., lungo il littorale, da Taku a Scanhaikwan punto ove termina la grande muraglia chinese.

Queste linee sono fatte al doppio scopo commerciale e militare, perchè facilitando il trasporto dei carboni da Kainping permetteranno alla flotta chinese di difendere Pekino dalla parte del mare.

Notizie Diverse

Servizio di vagoni-letti sulle ferrovie francesi. — La Compagnia internazionale dei vagoni a letto *(sleeping-car)* porta a conoscenza del pubblico che, in seguito ad accordi presi colle compagnie francesi delle ferrovie dell'Est, d'Orléans e del Mezzogiorno, ha stabilito dei servizi di vetture di lusso per tutte le stazioni balnearie situate sulle linee di dette Compagnie.

Il principale di questi servizi è quello di un treno speciale completo che, tre volte per settimana (martedì, giovedì e sabato), da Parigi va fino alla frontiera spagnola passando per Bordeaux, e toccando Tarbes, Lourdes e Pierrefitte, ed è in corrispondenza diretta con quasi tutte le stazioni termali dei Pirenei. Il viaggio da Parigi alle diverse destinazioni si compie in 13 o 14 ore.

Un altro servizio di vagoni-letti è stato organizzato a partire dal 1° corrente fra Calais e Basilea ed in corrispondenza colla partenza da Londra delle 8 pom.

Il treno che fa questo servizio giunge ogni giorno alle 5.45 pom. a Basilea ed ha coincidenze colle stazioni termali di Vittel, Contrexéville, Martigny, Luxeuil, Plombières, ecc.

Finalmente da qualche giorno delle vetture-*restaurants* sono state poste in circolazione fra Parigi e Montluçon sulla linea del Mont-Dore e della Bourbule.

Le opere di bonificazione. — Dall'accurata relazione del comm. Manara sui servizi idraulici, togliamo il seguente riassunto per provincie, delle spese di bonificazione per opere eseguite e manutenzione nell'ultimo esercizio 1885-86.

In totale furono erogate L. 3,194,913 così ripartite:

Avellino 82,380; Benevento 10,430; Caserta 486,785; Cosenza 57,582; Ferrara 145,761; Firenze 2,036; Foggia 18,683; Grosseto 337,800; Lecce 89,844; Lucca 8,757; Modena 4,567; Napoli 354,102; Pisa 227,136, Roma 822,778; Rovigo 75,877; Salerno 442,840; Verona 27,555.

A dimostrare lo sviluppo che ogni anno più va prendendo questo ramo dell'amministrazione idraulica, riepiloghiamo le spese dall'anno 1875 in avanti:

Anno	Spesa	Anno	Spesa
1875	L. 1,306,077.27	1881	L. 1,576,638.78
1876	» 1,386,801.79	1882	» 1,420,903.81
1877	» 1,625,157.47	1883-84	» 2,716,572 —
1878	» 1,682,507.82	1884-85	» 2,589,808 —
1879	» 2,081,598.45	1885-86	» 3,194,913 —
1880	» 2,055,111.30		
		Totale	L. 21,636,088.59

Tale spesa, relativa ad un periodo di 11 anni e mezzo, dà una media annua di L. 1,881,399. La media precedente su 9 anni e mezzo, cioè dal 1875 a tutto il primo semestre 1884, dava L. 1,668,565, quindi l'aumento annuo medio avutosi nell'ultimo dei due indicati periodi è stato di L. 212,833.

Spedizione di valori per la Gran Bretagna. — In seguito a disposizione presa dalla Amministrazione delle poste federali svizzere, le Società ferroviarie informano che d'ora in poi non potranno essere accettate le spedizioni con un valore dichiarato superiore alle L. 20,000, eseguite in servizio di corrispondenza colle predette poste, in destinazione della Gran Bretagna e dell'Irlanda, rimanendo perciò abrogati i relativi prezzi contenuti nel 3° supplemento alla tariffa del luglio 1885.

Carro elettrico per tramway. — Ultimamente si è fatto a Brixton un esperimento di un omnibus elettrico per 46 viaggiatori, costruito secondo il sistema del sig. Jarman. Il motore è collocato fra gli assi e l'accumulatore è occultato sotto i sedili del veicolo. Vi sono delle armature, montate sopra un albero, le quali impediscono un eccesso di calore. Una di queste armature mette il *carro* in movimento in una direzione e l'altra nel senso inverso, di maniera che ogni armatura ha tutto il tempo necessario per raffreddarsi. L'accumulatore si compone di 70 compartimenti contenenti 195 Ampère-ore, quantità sufficiente per un tragitto di 32 chilometri. Il caricamento ha luogo al deposito mediante una macchina dinamo-elettrica. Il carro solo pesa circa tre tonnellate e coll'elettro-motore e l'accumulatore il suo peso ascende fino a 5300 chilogrammi. Può essere posto in movimento sia da una estremità come dall'altra, ed è montato con un freno a frizione che abbraccia l'albero del motore. L'illuminazione ha luogo mediante la luce elettrica. Sembra che il risultato delle prove fatte sia stato abbastanza favorevole.

Il ponte della Manica. — La *Justice* crede sapere che le due Società del ponte sulla Manica e del tunnel sottomarino, che progettano l'uno e l'altro di unire la Francia

all'Inghilterra, studiano in questo momento questi due grandi progetti.

Il ponte farebbe capo al capo Groz-Nez presso Boulogne e la sua lunghezza sarebbe di 37,000 metri. Il disotto del piano del ponte dovrà essere a 58 metri al disopra del livello delle alte maree e la distanza da una pila all'altra sarà di 500 metri. In tali condizioni, mercè i fari delle pile e i galleggianti luminosi, la navigazione si farebbe con tutta sicurezza. Per le officine metallurgiche della Francia e dell'Inghilterra la costruzione del ponte sarà una vera fortuna, poichè il piano metallico del ponte non peserà meno di 1,100,000 tonnellate.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI

			Giugno 25	Luglio 2
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 777	759
»	»	Mediterranee	» 616,50	602,50
»	»	Sicule	» 605	588
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 405	405
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 555	554
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 304	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 251	245
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
»	»	» 2ª emiss.	» 312	312
»	»	Centrale Toscana	» 540	531,50
»	»	Meridionali	» 323	322,50
»	»	Sarde, serie *A*	» 321	321
»	»	» serie *B*	» 323	317
»	»	» 1879	» 325	325
»	»	Pontebba	» 490	480
»	»	Nord-Milano	» 285	274
»	»	Meridionali Austriache	» 303	296

CONVOCAZIONI

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech — Savona. — Pel 15 corrente, nel locale della Sede sociale in Savona, alle ore 1 pom., è convocata l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti.

PAGAMENTI

Ferrovia del Gottardo. — Il dividendo del 3 1/2 % fissato dagli azionisti per il 1886, dell'importo di fr. 17.50 per azione, contro consegna del rispettivo *coupon* N. 12, sarà pagato dagli uffici e dalle Banche incaricate in Italia, Svizzera e Germania.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Dal 1° corrente verranno eseguiti i relativi pagamenti di lire 25 per caduna azione delle prime 12 serie di un milione ciascuna e di lire 3.47 per caduna azione delle ultime 4 serie, dietro consegna del tagliando N. 1.

Banca di Credito Italiano. — Pagamento dal 1° luglio contro presentazione del vaglia N. 18 di lire 27.50 a saldo dividendo 1886 e acconto sugli utili del corr. esercizio.

Banca Generale. — Dal 1° luglio sarà pagabile il cupone N. 16 delle azioni (1° semestre) in lire 6.25.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Anagni (4 luglio, ore 10 ant. 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzioni di n. 4 porcareccie — Importo lire 16,454.28 — Cauzione lire 822.71 — Lavori compiuti in 2 mesi. Fatali 10 luglio, ore 12 meridiane.

Municipio di Messina (6 luglio, ore 12 mer. 1ª asta) — Appalto della manutenzione dei sottoindicati tronchi di strada dal giorno dell'aggiudicazione definitiva a tutto marzo 1892, in due lotti:

I. Dal bivio per Mistretta al Finale; metri 16026; annuo estaglio lire 8696.

II. Dal ponte Inganno all'abitato di S. Stefano: metri 26,307.50; annuo estaglio lire 14,964. — Cauzione provvisoria lire 870 pel primo e lire 1600 pel secondo. Cauzione definitiva il quarto del canone. Fatali al 16 luglio ore 12 meridiane.

Provincia di Torino (6 luglio, ore 10 ant. fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada provinciale da Pont Saint Martin a Gressoney (tronco III della borgata Bilchonken a Gressoney la Trinitè) Importo ridotto lire 78,050.38. (Vedi N. 25 del *Monitore*).

Provincia di Torino (6 luglio, ore 10 ant. fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto del primo tronco della strada provinciale da Pont Saint-Martin a Gressoney (compreso fra le sezioni 401-835) met. 8174,60; venne aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 28.80 su lire 183,525.63 e perciò l'importo è ridotto a L. 130.670.25 (Vedi N. 25 del *Monitore*).

Provincia di Chieti (Comune di Archi) (10 luglio, ore 10 antimeridiane, 1ª asta). — Appalto della costruzione di una condotta d'acqua e di una pubblica fontana nell'abitato - Importo lire 36,886.44. Cauzione provv. L. 2000. Cauzione definitiva lire 4000. Deposito per spese lire 600. Lavori ultimati entro due anni. Fatali 25 luglio, ore 12 mer.

Comune di Montemarzino (Alessandria) (11 luglio, ore 10 ant. 1ª asta) — Appalto in due distinti lotti dei lavori occorrenti per la costruzione e sistemazione della strada comunale obbligatoria detta della Costa dall'abitato cioè di Montemarzino alla consortile di S. Sebastiano (mt. 3945.32). Importo L. 34,102,80 e di un tronco della strada, pure obbligatoria, detta di Scrimignano, dalla località detta della Sella al Bivio della Pezza (mt. 1250.73). Importo lire 18,897.39. Cauzione provv. lire 1500 pel 1° e lire 1000 pel 2°. Cauzione definitiva, lire 3000 pel 1° e L. 2000 pel 2°. Fatali 26 luglio, ore 12 meridiane.

Prefettura della Provincia di Messina (11 luglio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento di porzione dell'8° tronco 1ª parte compreso tra la risvolta Natoli e l'innesto con la comunale Raccuja della strada al numero 165. Importo ridotto lire 54,535.61. (V. n. 19-22 e 25 del *Monitore*).

Prefettura di Potenza (11 luglio, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del 4° tronco della strada provinciale di 3ª serie Agri-Sinni compreso fra la Sella del Titolo ed il Comune di Roccanova; venne provvisoriamente aggiudicato col ribasso di lire 29.26 0/0 su lire 320,000.

Comune di Castellamonte (11 luglio, ore 3 pom., 1ª asta) — Appalto delle opere di muratura e grossa ferramenta per la costruzione di un edifizio scolastico nella frazione Sant' Antonio — Importo lire 11,894.57. — Cauzione L. 1200. — Fatali 27 luglio, ore 12 meridiane.

Deputazione Provinciale di Genova — (15 luglio, ore 2 pom. 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la deviazione della strada provinciale della Riviera di Ponente, nel tratto compreso fra il ponte sul torrente Varatella, nel comune di Borghetto Santo Spirito e l'estremità occidentale della traversa esterna della città di Loano, (metri 1562.25). Importo lire 74.500. Lavori ultimati entro 10 mesi. Cauzione provv. lire 3000. Cauzione def. lire 7000. Fatali, 30 luglio, ore 12 meridiane.

Municipio di Prata — (18 Luglio, ore 9 ant., 1ª asta) appalto dell'opera di costruzione della pubblica fontana nell'abitato di Prata. Importo lire 77,173.94; lavori ultimati entro un anno. Cauzione prov. lire 3000. Cauzione def. il decimo. Fatali, 29 Luglio, ore 9 ant.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di 2 ponti metallici sul fiume *Sabato* per conto dell'Impresa Annibale Lanari.

Comune di Bracciano. — L'appalto per i lavori di restauro del palazzo comunale, nell'asta del 18 giugno a Bracciano (Mun.), fu aggiudicato al signor Marchi Pasquale, mastro muratore, domiciliato a Bracciano, via Moretto, n. 15, per la somma di L. 17998. (Vedi N. 24 e 15 del *Monitore*).

Prefettura di Caserta. — L'appalto per la costruzione del tronco Casino Transi al Garigliano, della strada comunale Mondragone verso Sessa, nell'asta del 20 giugno a Caserta fu aggiudicato al signor Cassone Carlo fu Giuseppe domiciliato a Benevento, per la somma di L. 115,033,73.

Municipio di Genova. — L'appalto per la ricostruzione del tetto della scuola a S. Martino d'Albaro, nell'asta a Genova, fu aggiudicato al signor Lagorio Luigi, domiciliato a Genova, per L. 6790,50.

Direzione del Genio militare di Genova. — L'appalto per l'impianto stazione semaforica a Capo Mele, presso Andorna, nell'asta del 18 giugno a Genova, fu aggiudicato al signor Oliviero Antonio, domiciliato a Genova, via Assarotti, n. 39, per la somma di L. 30,899,30.

Municipio di Lecce. — L'appalto per la costruzione di un pubblico macello, nell'asta del 20 giugno, fu aggiudicato al signor Polito Vincenzo, domiciliato a Taranto, per la somma di L. 58,718,20. (Vedi N. 24 e 18 del *Monitore*).

Congrega di carità di Lucera. — L'appalto per i lavori d'ampliamento dell'istituto Pellegrino, nell'asta del 23 giugno a Lucera, fu aggiudicato al sig. Vincenzo Terentio fu Angelo domiciliato a Lucera, via Le Mura, n. 20, per la somma di L. 69,889,60. (Vedi N. 25 e 20 del *Monitore*).

Municipio di Milano. — L'appalto per la sistemazione della nuova piazza d'armi, nell'asta a Milano, fu aggiudicato al sig. Carlo Saldarini di Milano, viale Umberto, n. 10, col rib. del 31,47 °/₀ su L. 516,850,69.

Prefettura di Roma. — L'appalto per la costruzione di uno scalo provvisorio in legname davanti all'arsenale di Civitavecchia nell'asta del 20 giugno a Roma (Pref.), fu aggiudicato alla ditta Belloni e Basevi di Roma, col ribasso percentuale di L. 12,47. (Vedi N. 24 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal' 11 al 20 Giugno 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	510 — 4537	315 — 4321	216	—
Media in esercizio	4428	4233	195	—
Viaggiatori	1,260,478.10	1,251,625.80	8,852.30	—
Bagagli e Cani	54,455.12	52,944 29	1,510.83	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	315,446.51	321,867 —	—	6,420.49
Merci a P. V.	1,400,479 24	1,358,378.67	42,100.57	—
TOTALE	3,030,858.97	2,984,815.76	46,043.21	—

Prodotti *dal 1° Luglio 1886 al 20 Giugno 1887.*

Viaggiatori	43,418,230.05	41,007,106.34	2,411,123.71	—
Bagagli e Cani	2,132,637.71	2,038,081.98	94,555.73	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	10,272,966 —	9,886,081.44	386,885.36	—
Merci a P. V.	53,435,570.53	50,965,414.55	2,470,155.98	—
TOTALE	109,259,405.09	103,896,684.31	5,362,720.78	—

Prodotto per chilometro.

della decade	668.03	690.77	—	22.74
riassuntivo	24,674.66	24,544.46	130.20	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Maggio 1887.

	Chil.	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	12	14,178.50	457.90	14,636.40
Torino-Lanzo	» 32	35,534.35	10,055.40	45,589.75
Settimo-Rivarolo	» 23	12,713.45	10,674.00	23,387.45
Santhià-Biella	» 30	26,622.27	26,437.55	53,059.82
Fossano-Mondovì	» 24	4,292.65	600.90	4,893.55
Sassi-Superga	» 3	5,202.55	»	5,202.55
TOTALE		98,543.77	48,225.75	146,769.52

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall' 11 al 20 Giugno 1887.*

	Chil.	Viaggiatori	Bagagli G. V.	Merci G. V.	Id. P. V. A.	Id. P. V.	Totali
Vicenza-Schio	32	4,974.50	56.25	340.15	162.90	3,265.70	8,799.50
Padova-Treviso-Vicenza	108	11,977.85	295.70	1,032.85	1,102.10	5,806.75	20,215.25
Conegliano-Vittorio	14	1,918.75	81.25	88.25	»	1,099.15	3,217.40
Albano-Nettuno	38	7,214.90	121.60	403.15	29.80	3,579.40	11,348.85
Torre-Arsiero	21	1,450.25	6.60	319.25	»	1,802.50	3,578.60
Parma-Suzzara	44	3,371.55	90.10	270.75	127.65	937.95	4,798.00
Roma-Marino	24	4,216.75	12.30	44.10	»	162.80	4,435.95
Bologna Imola	33	4,870.75	17.30	76.65	»	164.95	5,129.65
Venezia Bagnoli	77	12,744.70	48.05	145.20	»	2,171.70	15,109.65
Udine Cividale	16	1,511.80	37.05	53.75	16.45	473.60	2,092.65
Camposampiero-Montebelluna	29	893.75	13.80	»	»	»	907.55
Bologna-Portomaggiore Bologna-Budrio	16	1,164.55	6.10	»	»	»	1,170.65

ANNUNZI

TORINO, 1887 — Tipografia Carlo Bergonzelli, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 9 Luglio 1887 NUM. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

I PROVVEDIMENTI FERROVIARI

CRONACA PARLAMENTARE

Nella sua tornata del 3 corr., la Camera, consenziente il ministro pei lavori pubblici, Saracco, cominciava la discussione del progetto per i provvedimenti ferroviari (1), colle varianti ad esso arrecate dalla Commissione parlamentare.

La importante discussione ebbe termine giovedì col chiudersi della sessione parlamentare e la legge ferroviaria, o per meglio dire, le leggi — poichè fu approvato non solo il progetto per i provvedimenti riguardanti le costruzioni ferroviarie, ma altresì quello per le maggiori spese occorrenti — furono votate dai rappresentanti della nazione, la prima con 180 voti contro 60, la seconda con 186 voti contro 57.

Ora, a discussione finita, non crediamo riuscirà discaro ai nostri lettori che si faccia da noi una escursione retrospettiva nel campo arduo e difficile, riportando in sunto i discorsi degli oratori parlamentari che difesero o combatterono i due progetti che l'on. ministro Saracco escogitò per liquidare il passato e provvedere almeno temporaneamente alla questione ferroviaria.

***

Nella seduta del 3 luglio, aprì il fuoco dei discorsi l'onorevole *Lanzara*, il quale, lodato il ministro che ha voluto presentare le cose, in questa gravissima materia, nel loro vero stato reale, dice di dubitare grandemente che questo disegno di legge possa riparare ai guai che si deplorano.

L'oratore esaminò rapidamente lo stato presente delle cose e notò in tutta l'azienda ferroviaria un ibridismo che tutto sconvolge.

Venendo alla direttissima Roma-Napoli, pose per caposaldo che vi è una legge, la quale può essere negli accessori diversamente interpretata, ma che dice chiaramente che deve essere costrutta una nuova linea, distinta dalla presente con tracciato più breve e più facile.

Ora questa determinante e chiara prescrizione di legge non è stata eseguita.

Vi saranno state controversie nel tracciato, ma conveniva risolverle ed occorrendo presentare un nuovo disegno di legge.

Quanto alla utilità di una nuova linea, l'oratore la dimostrò sotto i suoi aspetti politico, commerciale e militare.

Parlò quindi delle stazioni delle città principali d'Italia e specialmente di quella di Roma; e notò come sia indispensabile il riordinarle nello stesso modo che è stato fatto nelle grandi capitali d'Europa; cioè facendo in modo che la stazione o le stazioni centrali siano poste in comunicazione con una bene intesa linea di circonvallazione.

Accennò alla condizione in cui si trovano le linee secondarie, e finì esortando il ministro a farsi forte contro tutti gli interessi, per il bene generale del paese. La chiusa dell'on. Lanzara è stata vivamente approvata dalla Camera.

L'on. *Gabelli Federico*, dopo avere ricordato che la legge del 1879 fu chiamata dal presidente del Consiglio il monumento della decimaquarta Legislatura, notò che è già la quarta volta che il Parlamento è chiamato a mettere puntelli a quel monumento.

L'eccesso della spesa in confronto delle previsioni attribuisce, più che ad altro, alla differenza fra la spesa preventiva ed il costo effettivo.

Disse che è d'uopo far ricadere la responsabilità del fatto che si deplora sul Consiglio superiore dei Lavori

(1) Per il testo del progetto vedi *Monitore* N. 26, del 25 giugno 1887.

pubblici; ritenendo inutile pretendere provvedimenti se non si modifica la costituzione di quel Corpo, specializzandolo.

Un altro guaio disse essere la passione di fare linee monumentali.

Riconobbe fondato l'appunto mosso dall'onorevole Lanzara, che, cioè, la legge del 1879 si è eseguita più a settentrione che a mezzogiorno; pur non escludendo le attenuanti. Aggiunse che crede corra debito di riparare alla ingiustizia, ed in questo debito ravvisò la maggiore difficoltà di risolvere il problema finanziario.

Disse che conviene escludere, per ora, tutte quelle linee che non si manifestano di indeclinabile necessità. Sostenne pertanto non necessaria la linea Genova-Ovada-Asti ritenendo sufficiente il tronco da Ronco a Novi al traffico di Genova, ed adatto all'occorrenza ad un terzo binario. Molto più che, tenendo conto del costo della succursale dei Giovi, calcolò il costo della Genova-Ovada-Asti in un centinaio di milioni, non in quarantotto e mezzo, come presume il Governo.

Esaminando le diverse idee intorno alla direttissima Roma-Napoli, la legge impone una linea littoranea e non una rettificazione della linea esistente; ma, a chi propugna la rettificazione, osservò che con la linea attuale si può benissimo abbreviare di un'ora il percorso aumentando la velocità con un treno direttissimo ed elevando per questo del 50 per cento la tariffa.

Aggiunse che lo scopo strategico si può ottenere con un raddoppiamento di binario che non costerebbe più di venti o venticinque milioni.

Non ritenne indispensabile per ora nemmeno la Messina-Cerda; nella quale il solo tronco per Milazzo e Cerda costerà una novantina di milioni.

Quindi disse che conviene concentrare i venti milioni destinati annualmente alla linea Roma-Napoli-Reggio-Messina-Cerda sulle tre linee Eboli-Reggio.

In massima si dichiarò contrario a dare facoltà al governo di accordare sovvenzioni.

Considerò poi inefficace la sovvenzione nella misura di lire tremila.

Calcolò a trecento milioni circa il peso che deriverà al bilancio per la costruzione dei mille chilometri di quarta categoria. Ne dedusse che è impossibile eseguire integralmente la legge del 1879; e che deve ritardarsi la costruzione delle linee del settentrione.

Spingiamo dunque, concluse, il governo ad eseguire la legge con quella equità che fino ad ora non è stata osservata.

Anche le ultime parole dell'on. Gabelli riscossero gli applausi della Camera.

L'on. *Sardi* disse che avrebbe preferito il disegno di legge fosse stato limitato alla liquidazione del passato, e si fosse rimandata a novembre la risoluzione dell'arduo problema ferroviario. Egli si limitò a considerarne quella parte che concerne le costruzioni; parendogli che il disegno di legge non risponda convenientemente alla necessità generalmente riconosciuta di non ritardare le linee più importanti.

Espresse il concetto che alle sette linee indicate nella relazione della Commissione per la loro importanza strategica si faccia lo stesso trattamento che per la linea Roma-Napoli.

Approvò il consiglio della Commissione di ricorrere all'esercizio privato e di connettere la costruzione coll'esercizio.

Raccomandò al governo di compiere gli studi per le linee più importanti e di presentare nel novembre gli opportuni provvedimenti.

L'on. *Lacava*, relatore del Progetto per le maggiori spese occorrenti, cominciò il suo discorso ricordando il primo disegno ferroviario presentato nel 1878 dall'onorevole Baccarini, e le ragioni per le quali la legge del 1879, in omaggio ad un criterio di perequazione, raggiunse proporzioni più vaste, originando così grosse spese che fino da allora si previde e fu dichiarato, che avrebbero oltrepassato le previsioni dello stanziamento; anche senza tener conto che alcune disposizioni di quella legge, specie quelle che determinarono criterii di economie, sono rimaste lettera morta.

Non si tratta dunque di opere nuove o imprevedute, disse, nè la meraviglia d'oggi è giustificata. Solamente è a lamentare che la legge del 1879 non sia stata eseguita con equanimità verso tutte le regioni dello Stato. E se qualche scusante agli storni di fondi può trovarsi nell'articolo 9 della legge del 1879, nelle anticipazioni delle provincie, nello sviluppo di traffici e via dicendo, queste scusanti, forse valevoli per le linee secondarie, non giovano per quelle di prima categoria che non dovevano come l'Eboli-Reggio, essere trascurate.

La legge delle convenzioni ha piuttosto ritardato che affrettato le costruzioni; e quindi è tempo di chiedere e pretendere che la legge del 1879 sia interamente eseguita, provvedendo, coi metodi finora tenuti, alle necessità della finanza.

Passando ad esaminare partitamente il disegno di legge in discussione, rispose alle osservazioni degli onorevoli Sardi e Gabelli. Dichiarò poi di credere efficace il sistema dei sussidii nelle provincie pianeggianti; e quindi pregò il ministro di trovar modo di provvedere a quelle montuose. E per ultimo raccomandò si studii la maniera di fare economie nelle costruzioni, e con giusti criterii la graduatoria delle linee da costruire; e fra queste ricordò la Foggia-Potenza.

L'on. *Arcoleo* disse che si asteneva, per la fiducia che ha nel ministro dei lavori pubblici, dall'esaminare se sia corretta la forma costituzionale di questo disegno di legge, e quindi si occupò solamente di due punti della legge stessa: cioè del nuovo metodo di costruzione, e del rinvio a novembre delle disposizioni destinate a provvedere i maggiori fondi occorrenti.

Si dichiarò favorevole al metodo della licitazione privata che agevola l'opera amministrativa, augurandosi che sia esteso anche alle linee complementari. E quanto ai provvedimenti per l'avvenire, disse volere che il ministro dichiari che deve rimanere fermo il disposto delle leggi 1879, 1881 e 1882.

***

Nella seduta del 4 luglio, seconda della discussione ferroviaria, prese la parola il ministro dei lavori pubblici, risvegliando l'attenzione della Camera.

L'onorevole *Saracco* cominciò dicendo di poter dimostrare che le proposte del Governo sono il portato indeclinabile di una situazione che s'impone al Governo ed al Parlamento.

Non era ignoto alla Camera che uno squilibrio vi era fra gli stanziamenti del bilancio per costruzioni ferroviarie e gli impegni contrattuali assunti, ed il suo predecessore aveva annunziato che a ciò conveniva provvedere. Da ciò la ragione del presente disegno di legge, il quale però, tiene una via di mezzo fra le opposte aspirazioni che in un argomento come questo non potevano non manifestarsi.

Innanzi di procedere oltre, disse che sentiva il debito di protestare contro le accuse acerbe che l'on. Gabelli pronunziò contro tutti gli organismi dell'amministrazione dei lavori pubblici, e che egli ritiene affatto eccessive ed immeritate.

Dimostrò come le previsioni fatte dagli ingegneri governativi, non si differenziano con i consuntivi che del 20 o 25 per 0|0 sul complesso delle linee; il che certo non importa un grave squilibrio fuori delle ragionevoli previsioni.

Ma la vera contestazione si concentra intorno alla costruzione della Roma-Napoli, ed alla Genova-Acqui-Asti, intorno alle quali si sono fatte supposizioni, alle quali può dispensarsi di rispondere un uomo che da trentacinque anni serve onestamente il proprio paese.

Sarebbe a lui parso un delitto il non venire apertamente innanzi al Parlamento ad esporre chiaro lo stato delle cose. E quando il Parlamento avrà deciso, egli ne eseguirà il volere secondo la sua coscienza gl'impone. Per ciò egli disse di non poter consentire in ulteriori sospensive.

Lo stato della questione è questo, aggiunse: Fino al 1884 il governo coltivò il pensiero di dover costruire una nuova linea fra Roma e Napoli, ordinando studî opportuni. Ma il Consiglio superiore, di sua iniziativa, esortò il governo a far studiare la rettificazione della linea attuale Roma-Napoli, mostrandosi poco propenso ad approvare un tracciato, che passava per una regione poco sana, come era in parte quella della nuova linea littoranea. A questi pareri, si aggiunse quello del ministero della guerra in favore, per ragioni strategiche, alle rettificazioni dell'attuale linea. Il ministro diede lettura delle relative comunicazioni, sia del ministero della guerra, sia del capo di stato maggiore che esprimono le stesse idee.

Per le sue condizioni presenti la linea Roma-Napoli, per le pendenze gravissime e per il raggio delle curve, non è certamente in grado di rispondere agli scopi strategici e commerciali a cui deve provvedere; ma con le correzioni proposte essa certamente si troverebbe in condizioni soddisfacenti.

Menzionò inoltre i rapporti di uomini competentissimi sulle gravi difficoltà topografiche ed igieniche in cui si troverebbe una nuova linea fra Roma e Napoli. E fu in seguito a tutte queste circostanze che il suo predecessore si decise ad ordinare la rettificazione dell'attuale linea interna. Egli forse avrebbe provveduto meglio agli interessi veri dello Stato, presentandosi al Parlamento a chiedere esplicitamente la sua approvazione.

Disse di credere per altro di non dover tacere che la questione trovasi in parte anche pregiudicata da una spesa già fatta per i lavori iniziati, di circa quattro milioni. E di ciò il Parlamento non poteva non tener conto.

Parlando quindi della linea Genova-Ovada-Acqui-Asti, e menzionò a disegno la città di Acqui, della cui amministrazione municipale è ora soltanto capo nominale; ma che, quando che sia, spera di andarne a riprendere la direzione effettiva. Ora egli, che pure al pari di tutti coloro che hanno l'amore del loco natio, ha bensì caldeggiata la costruzione di quella linea, deve notare che essa fu decretata dal suo predecessore. Egli certo non avrebbe presa questa iniziativa.

Disse che egli non avrebbe esposte le molte ragioni che sono in favore di quella linea, perchè già furono esposte al Parlamento, quando questo prese impegno di farla costruire; impegno al quale certo non vorrà mancare.

Aggiunse essere suo proposito di far procedere a tutti gli studî occorrenti per presentare nel prossimo novembre un disegno di legge per regolare tutto quello che riguarda le costruzioni ferroviarie. Dichiarò che gli premeva far notare subito che lo squilibrio finanziario da alcuni lamentato non è punto una conseguenza della esecuzione della legge 1879, sulle nuove costruzioni ferroviarie; piuttosto gli aggravi maggiori sono venuti per mantenimento e riparazione delle strade costruite prima del 1879. Disse ritenere che lo Stato non possa da solo impegnarsi di risolvere il problema ferroviario, imperocchè nessuna, per quanto florida, finanza, può resistere ad una continua emissione di obbligazioni o di titoli del debito pubblico. Affermò ritenere indispensabile ricorrere all'industria privata, affidando ad essa le grandi costruzioni e riserbando allo Stato le minori.

La disposizione in questo senso concordata con la Commissione per la costruzione della Eboli-Reggio, della Roma-Napoli e della Messina-Cerda, è l'inizio di un indirizzo sul quale desiderava che la Camera si pronunciasse; ed espose le ragioni per le quali si è data la precedenza a quelle tre linee.

Disse che credette necessario il provvedimento proposto per elevare la sovvenzione a lire 3,000 e notò che quella sovvenzione viene in gran parte restituita allo Stato sotto forma d'imposta. Assicurò l'on. Gabelli che il governo non intende per nulla che gli sia concesso un arbitrio sconfinato nella scelta di quelle linee; intende che le norme per la concessione debbano essere approvate dal Parlamento.

Aggiunse di non credere che, in casi eccezionali come quelli accennati dall'on. Lacava, il Parlamento ricuserebbe di elevare la sovvenzione.

Conchiuse col dichiarare che, qualunque sia per essere il voto della Camera, egli avrà sempre il conforto di avere in parte contribuito a suggellare quei vincoli di fraternità che devono soprastare ad ogni dissenso.

Il discorso dell'on. ministro fu più volte salutato, interrotto dagli applausi della Camera che, quando finì di parlare, gli fece una vera ovazione.

Dopo il ministro in carica, parlò il ministro dimissionario.

L'on. *Genala* disse di essere colpito in parte dalle gravi accuse dirette alle precedenti amministrazioni dei lavori

pubblici, e ritenere perciò debito suo chiarire la responsabilità che a lui può spettare.

Anzitutto espose le varie e molteplici ragioni che hanno indotto il Governo a preferire per la Roma-Napoli la linea interna alla littoranea; ragioni che furono date alla Commissione del bilancio, e contro le quali nè la Camera, nè gl'interessati ebbero ad insorgere.

Attribuì poi alla mancanza di progetti concreti il ritardo frapposto alla costruzione di alcune linee, e la precedenza data ad altre strade ferrate, per le quali si avevano i progetti completi, e la spaventosa differenza tra il costo e le previsioni.

Dichiarò che era impossibile eseguire la legge del 1882, effetto della quale era, al 1° giugno 1883, uno sbilancio di oltre quattrocento milioni tra gli interessi e le somme inscritte nel bilancio.

L'on. Gabelli, disse, propose alla Camera di arrestare le costruzioni; ma com'era possibile distruggere i contratti già fatti e negare fede agli impegni già presi? Non si poteva che evitare di assumere nuovi impegni, ed egli si è limitato a quelle riconosciute urgentissime e per le quali si avevano già le anticipazioni delle provincie; in complesso per una spesa non eccedente i trenta milioni sopra i 247 che si ebbero a spendere durante la sua amministrazione.

Riconobbe che il Mezzogiorno rimase danneggiato, ma escluse che possa attribuirsi a colpa di alcuno; lo squilibrio del resto proviene dalle terze e quarte categorie mentre per le due prime i chilometri di strade ferrate aperte nel Sud eccedono quelle aperte nel Nord; e la stessa differenza si verificò per gli appaltati. Squilibrio che dipende dall'essersi nel Nord affrettate le deliberazioni per i concorsi e dalla maggior facilità degli studi e dell'esecuzione.

Quanto allo stanziamento portato dal disegno di legge in discussione, affermò che la responsabilità può essergliene addebitata solamente per pochissimi milioni, e che egli non fu se non il liquidatore dell'opera dell'on. Baccarini, dal momento che non poteva arrestarne le costruzioni.

Concluse di essere pronto a dare qualunque altro schiarimento, e pregando la Camera di ritenere che nessun criterio di regionalismo ispirò mai gli atti del governo.

Il discorso dell'ex ministro fu ascoltato attentamente, e provocò qualche commento.

Alcuni deputati domandando la chiusura, l'on. *Di San Donato* vi si oppose, sperando che si sarebbe trovato modo di uscire dalla discussione con sentimento di concordia; e perchè era giustizia che fosse permesso di rispondere a coloro che hanno spostato la questione, e hanno dimenticato i voti degli enti morali in favore della linea littoranea.

*
* *

La seduta del 5 fu quasi interamente assorbita dalla presentazione degli ordini del giorno. Di questi ne furono presentati sedici da diversi deputati. L'ordine del giorno accettato dal ministro Saracco è stato quello dell'onorevole Chiaves così compilato:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, passa « alla discussione degli articoli. »

« È convinto che il problema ferroviario sia stato posto « male, sul principio, oggi non v'è altro da fare che « eseguire le leggi dello Stato, e fare parità di tratta- « mento a tutte le parti d'Italia. Spera si trovi un ac- « cordo per la linea Roma-Napoli; che sia approvata « quella Ovada-Asti già promessa per legge, e che si « costruisca presto la Cuneo-Ventimiglia. »

Posto ai voti quest'ordine del giorno, è stato approvato, all'unanimità, fatta eccezione dell'on. Baccarini che pur votandolo, si riservò di votar contro la linea Roma-Napoli come venne proposta.

*
* *

Chiusa la discussione generale, nella seduta del 6 luglio, si passò finalmente alla discussione degli articoli del progetto.

L'on. *Baccarini* parlò sull'articolo primo per aver occasione di compiacersi col ministro di aver posto fine con questo disegno di legge ad un intollerabile stato di cose, che produceva malcontenti nel paese; e trovando modo di far fronte a quello squilibrio che vi è fra gli stanziamenti e le spese effettivamente per le costruzioni ferroviarie.

Notò come questo squilibrio sia nato in gran parte da deliberazioni prese dalla Camera stessa, e quindi la responsabilità non può ricadere su coloro che furono a capo del ministero dei lavori pubblici. Rettificò parecchie delle osservazioni fatte dall'on. Genala, e prese da esse occasione per dichiarare che di nessuna delle linee, di cui gli studî erano completati, neppure per un momento fu ritardato l'appalto. E con cura specialmente premurosa egli si occupò sempre delle linee del mezzogiorno, da deputato e da ministro.

Giustificò il sistema adottato nel 1882 con la legge delle anticipazioni agli appaltatori.

Disse che non gli paiono in tutto fondate le accuse fatte agli ingegneri del Genio civile per la inesattezza dei progetti da esso compilati; poichè nel fatto in questi progetti vi sono inesattezze in più ed in meno, che non consentono critiche troppo acerbe. Riconobbe che inesattezze vi furono, e fece voti che in avvenire i progetti sieno meglio studiati.

Conchiuse col raccomandare al ministro di non fare eseguire i progetti dalle Società, se si delibererà di ricorrere all'industria privata, senza che sieno accuratamente riveduti.

L'on. *Genala* diede ragione dello sbilancio, notando che era suo dovere eseguire i contratti in corso; ma siccome gli stanziamenti erano insufficienti, chiese che fossero aumentati; se non che ogni calcolo venne frustrato dalle maggiori spese, le quali fecero svanire anche le anticipazioni dei costruttori, su cui pure la legge faceva assegnamento.

La dignità dello Stato gl'impose sempre di non censurare l'opera di alcuno, stimando egli le lotte personali non solo inefficaci, ma perniciose alla pubblica amministrazione.

Espose il risultato della costruzione delle ferrovie liguri e calabro-sicule per dimostrare che egli non può essere tenuto responsabile della liquidazione di contratti stipulati perfino nel 1871. Come non può essere tenuto responsa-

bile dell' esercizio di Stato e di tutte le sue conseguenze.

Il ministro *Saracco* accettò la raccomandazione con la quale conchiuse il suo discorso l' on. Baccarini.

Il primo articolo è stato quindi approvato.

L' on. *Penserini* riprese come emendamento l' articolo secondo, quale era stato proposto dal Governo, perchè la reintegrazione alle linee cui furono tolti gli stanziamenti sia effettiva e non illusoria. Così potrà eseguirsi anche la strada ferrata Sant' Arcangelo-Fabriano.

Miceli si unì all' on. Penserini, avvertendo che, sebbene siano da cinque anni inscritte somme per la linea Cosenza-Nocera, non si è ancora dato mano alla costruzione di quella linea.

Saracco assicurò che la reintegrazione dev' essere reale ed effettiva anche accettando la formula della Commissione.

Lacava propose un emendamento per il quale le somme non devono provvisoriamente impiegarsi a soddisfare se non gli impegni maturati al 30 giugno 1887.

De Zerbi (relatore), confermate le dichiarazioni del ministro, accettò gli emendamenti degli onorevoli Lacava e Penserini.

Saracco li accetta del pari, e così venne approvato l' art. 2.

L' on. *Baccarini* presentò quindi un emendamento — che venne accettato — col quale si sospese ogni deliberazione relativa alla direttissima Roma-Napoli.

Per conseguenze il relatore *De Zerbi* chiese ed ottenne che all' art. 3° si cancellassero le parole Roma-Napoli e che si dicesse 17 milioni e mezzo invece di 20 milioni. L' art. 3° così emendato venne quindi approvato.

Dopo lo svolgimento di due ordini del giorno di Cadolini e Pantano, la Camera votò gli articoli 4° e 5° e finalmente passò alla discussione dell' articolo unico del progetto di legge sulle maggiori spese ferroviarie, di cui noi già abbiamo parlato nel numero del *Monitore* del 25 giugno u. s.

*
* *

Il testo di quest' articolo, che la Camera votò senza discussione, è il seguente:

« *Articolo unico.* — Il Governo del Re è autorizzato ad emettere tante obbligazioni ferroviarie 3 per cento, quante occorrono per ricavare la somma di L. 100,850,000 con decorrenza dal 1° luglio 1887 per provvedere alle spese ripartite fra i capitoli del bilancio dei lavori pubblici indicati nell' annessa tabella da importarsi nell' esercizio 1887-88.

« Con decreto reale potranno ordinarsi gli occorrenti stanziamenti nello stato di previsione della spesa del ministero del Tesoro, e in quello dell' entrata per l' esercizio 1887 e 1888. »

*
* *

E col voto di questi due progetti la Camera si è prorogata riservandosi di riprendere a novembre la discussione sui punti del progetto per le costruzioni ferroviarie che ora lasciò in sospeso.

SOCIETA' ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione letta ed approvata nell' Assemblea Generale ordinaria del* 15 *Giugno* 1887.

(Contin. v. N. 27)

I.

SITUAZIONE FINANZIARIA.

Le somme realizzate dalla Società a tutto il 31 Dicembre 1886, sono le seguenti:

Capitale in azioni: antica emissione — in circolazione L. 98,735,000; estinte » 1,265,000		L. 100,000,000.00
creazione 1881 — in circolazione » 49,800,000; estinte » 200,000		» 50,000,000.00
creazione 1885 — in circolazione » 29,970,000; estinte » 30,000		» 30,000,000.00
60 mila Azioni a matrice delle quali se ne considerano estratte n. 630, per un importo di L. 315,000 . . .		» 30,000,000.00
Avanzo utili 30 Giugno 1885	L. 12,204,250.15	
Alle quali vanno aggiunte:		
Le regolarizzazioni fatte nell'anno in	» 50,936.84	
Il fondo di riserva al 30 Giugno 1885 nonchè il prelevo fatto sugli interessi ottenuti dall'impiego del capitale suindicato di L. 12,204,250 15 .	» 2,885,652 81	
Il fondo formato al 30 Giugno 1885 per l'ammortamento delle azioni a matrice, unitamente al relativo interesse pel 2° semestre 1885 e per l'anno 1886	» 322,875.00	» 15,463,764.83
Sussidio dello Stato in lavori . .		» 10,000,000.00
Sussidio dello Stato in beni Demaniali		» 10,000,000.00
Prestiti diversi:		
N. 1,461,280 Obbligazioni Sociali in cir. L. 352,365,985.95		
» 36,950 Obbligazioni Sociali estinte L. 8,215,420.71	L. 360,581,406.66	
» 89,125 Buoni trentennari in circolazione L. 33,898,918.02		
» 1,393 Buoni trentennari estinti . . . L. 529,627.75		
» 40,939 Buoni trentennari convertiti in Obbligazioni Sociali . . . . L. »	L. 34,428,545.77	
N. 6,288 Obbligazioni De Rothschild estinte* L. 1,690,650.00		
N. 2,430 Obbligazioni De Gas estinte* . L. 195,975.00		
» 800 Buoni Bayard estinti* . . . L. 250,500.00	L. 2,137,125.00	
		L. 397,447,077.43
A questa somma sono da aggiungere:		
Interessi e rimborsi arretrati di titoli sorteggiati		» 7,344,147.00
Creditori diversi		» 82,371,195.31
Gestione esercizio linee Calabro-Sicule, al 30 giugno 1885, conto in liquidazione		» 24,978,985.81
Fondo di riserva statutario dal 1° luglio 1885		» 115.802.25
Liquidazione generale 1886 . . .		» 3,846,697.73
Da riportare		L. 761,567,670.36

* Di questi titoli furono convertiti in Obbligazioni Sociali: N. 2310 Obbligazioni De Rothschild — N. 1263 Obbligazioni De Gas — N. 290 Buoni Bayard.

Riporto L. 761,567,670 36

Devonsi per contro detrarre:

L'ammontare delle costruzioni eseguite dalla Società, del materiale fisso e mobile, degli approvvigionamenti e scorte nei magazzini sociali e delle spese di fondazione in . . . . L. 571,652,265.88

Id. dei debitori diversi » 139,809,405.32

La gestione dell'esercizio delle linee Calabro-Sicule al 30 giugno 1885, conto in liquidazione L. 38,745,457.90

in totale ———— L. 750,207,129 10

Rimane un attivo di cassa e portafoglio, al 1° gennaio 1887, di . . . L. 11,360,541.26

Per le previsioni dell'anno 1887 aggiungendo, quanto alle entrate:

Il residuo Beni demaniali da liquidare . L. 42,753.35

Le sovvenzioni dello Stato a' termini dell'articolo 7 del contratto di esercizio . . . . » 32,058,000.00

Il compenso per l'esercizio delle linee complementari . . . » 1,800,000.00

Il correspettivo per l'impiego del materiale ruotabile e di esercizio » 6,660,000.00

I prodotti netti dell'esercizio in . . . » 2,600,000.00

Il credito della Società per la gestione Calabro-Sicula, computate le scorte di magazzino . » 13,700,000.00

Idem per l'esercizio delle linee complementari . . . . . . » 2,470,000.00

Idem per la gestione dei fondi speciali . . » 10,980,000.00

in totale ———— L. 70,310,753.35

Le attività ascenderanno a » 81,671,294.61

Le spese essendo preventivate come segue:

Imposte . . . L. 3,200,000.00

Servizio interessi ed ammortamento . . » 38,000,000.00

Valore degli approvvigionamenti ceduti allo Stato a' sensi del contratto . . . . . . » 5,800,000.00

Lavori e provviste di completamento sulle linee di proprietà della Società . . . . . » 3,000,000.00

———— L. 50 000,000.00

Avremo un'eccedenza di » 31,671,294.61

(Continua)

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Avant'ieri, giovedì, ebbe luogo per parte della Commissione, all'uopo nominata, la visita di ricognizione del nuovo tronco Cuneo-Robilante, della linea Cuneo-Ventimiglia.

Rappresentavano il Governo l'Ispettore-capo del Circolo di Torino, cav. Crosa; la Società del Mediterraneo il comm. Bachelet; la Direzione tecnica dei lavori l'ing. Goggi capo divisione e le Imprese i rispettivi loro delegati.

Il risultato della visita è stato soddisfacente essendosi trovato il tronco atto ad essere quandocchesia aperto al pubblico servizio.

La Commissione pertanto decise di proporne al Ministero l'apertura col giorno 16 corrente, a condizione però che sieno previamente eseguiti alcuni lavori provvisori nella stazione di Cuneo, ritenuti indispensabili in seguito alla detta apertura.

A tale proposito sappiamo poi che ieri si è tenuta in Torino una conferenza tra l'Ispettore-capo del Circolo di Torino ed il Capo del servizio del movimento delle ferrovie del Mediterraneo, allo scopo di discutere e concretare i provvedimenti per l'ampliamento e la sistemazione definitiva della stazione di Cuneo, in dipendenza non solo dell'apertura del detto tronco di Robilante, ma altresì per l'apertura della linea Cuneo-Mondovì, la quale si ritiene potrà avverarsi nel prossimo settembre.

Sullo stato dei lavori di questa linea possiamo poi riferire i seguenti particolari:

L'armamento senza il secondo strato di ghiaia, trovasi ultimato fra le stazioni di Cuneo e di Beinette e fra la fermata di Roccadebaldi e la stazione di Pogliola; prosegue la provvista della ghiaia e la posa del ferro.

I lavori della galleria di Mondovì procedono in modo abbastanza spedito e senza difficoltà. Nella galleria stessa continua da entrambi i lati il rivestimento in calotta.

Sempre riguardo alla linea Cuneo-Ventimiglia, riferiamo i seguenti ragguagli sui lavori dei tronchi successivi a quello Cuneo-Robilante:

Nel mese di luglio corrente potendosi perforare le gallerie Santa Lucia, Nosé e Marino, la linea potrà essere percorsa dal Viadotto Rivoira al Vallone San Bernardo.

Non si è però ancor posto mano al Viadotto Rivoira, importantissimo manufatto per la cui costruzione occorreranno circa tre anni.

Sul tratto Limone-Tenda sono oramai terminati i tracciamenti definitivi ed i rilievi che presto saranno messi in carta. Per la rimanente parte della linea da Tenda a Ventimiglia si sono rilevati sei piani quotati, molti profili di prova fra i quali saranno scelti i due o tre migliori, su cui la Società delle ferrovie del Mediterraneo, incaricata degli studi, concreterà il relativo progetto di massima.

Come è noto, alcuni negozianti di carbone della città di Genova intentarono causa alla Società delle

ferrovie del Mediterraneo per deficienza di vagoni.

La causa che, portata davanti il Tribunale di commercio di quella città, fu giudicata, naturalmente, in senso favorevole ai negozianti, ottenne davanti la Corte d'appello, a cui la Società si era rivolta, esito completamente opposto.

Ecco testualmente il dispositivo della sentenza emanata dalla Corte:

« La Corte, reietta ogni contraria instanza, deduzione ed eccezione, quella compresa d'incompetenza dell'autorità giudiziaria;

« Accoglie l'appello della convenuta Società ferroviaria avverso la sentenza 14 aprile p. p. del Tribunale di Commercio di Genova, ed in riparazione della stessa assolve la detta Società dalle domande spiegate dalle suddette Ditte attrici colla citazione 22 gennaio corrente anno, usciere Bozzini, ponendo a carico delle medesime le spese di entrambi i giudizi da liquidarsi dal consigliere mensile delegato. »

><

La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha trasmesso al R. Ispettorato generale delle ferrovie il progetto definitivo del tronco Siculiana-Montallegro, facente parte della linea Castelvetrano a Porto Empedocle, redatto dalla Direzione predetta per incarico avutone dal Ministero dei lavori pubblici.

Il tronco medesimo misura la lunghezza di metri 10,000 ed il costo dei relativi lavori di costruzione si eleva a lire 5,997,177.65 (corrispondente al costo medio chilometrico di lire 599,718) compreso il materiale rotabile e di esercizio preventivato nella somma di lire 120,000, ed il 10 per cento di aumento per imprevisti.

><

La Deputazione provinciale di Bologna, concessionaria della ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore con diramazione Budrio-Massa Lombarda, desiderando che al più presto venga aperto al pubblico esercizio il tronco di 11 chilometri della linea medesima, compreso fra Budrio e Medicina, ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici perchè sia effettuata la prescritta visita di ricognizione del tronco stesso.

In sullo scorcio del mese di giugno p. p. ebbero luogo le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche esistenti lungo il tronco in parola: le prove hanno dato soddisfacenti risultati.

Ci consta che i lavori della linea sono talmente avanzati da permettere la richiesta visita di ricognizione

Infrattanto la società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche, sub-concessionaria della ferrovia in parola, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di orario da attuarsi in occasione dell'apertura all'esercizio del tronco.

><

In relazione alla notizia data dal nostro periodico del 25 giugno p. p. siamo in grado di annunziare l'ottimo risultato avuto dalle conferenze tenutesi nei giorni 29 e 30 giugno e 1° luglio corrente intorno alla registrazione dei prodotti.

I Delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie hanno in massima accettato tutte le proposte e richieste formulate dai Delegati governativi, cosicchè di pieno accordo poterono essere fissate le norme per le quali rimarrà facilitata la registrazione ed il riscontro dei prodotti da parte degli uffici governativi che ne sono incaricati.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa il piano particolareggiato di esecuzione delle varianti da introdursi nel progetto della linea di circonvallazione di Milano relativamente alle strade comunali comprese fra la comunale Arzaga e la Stazione di smistamento.

><

Nella seduta tenutasi ieri, 8, dal Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Société Anonyme de travaux « Dyle et Bacalan » di Parigi per fornitura di 800 paia di ruote a razze montate su assi del peso totale approssimativo di Kg. 912,000;

Colla Société Anonyme de construction « La Métallurgique » di Bruxelles per fornitura di 120 carri scoperti a 2 assi con freno a mano della portata di 14 tonnellate;

Colla Ditta Andrea Gagliardi di Sacconago per fornitura di quintali 1,500 di cotone in filetto;

Colla Ditta Onorato Varisco di Milano per fornitura di 150 scrivanie di noce, 300 tavoli per ufficio, 300 tavoli di noce coperti con tela americana, 5 tavoli di noce per sale d'aspetto e 10 tavoli di noce per copialettere;

Colla Ditta De Luca Francesco di Napoli per fornitura di Kg. 30,000 di ghisa e ferro lavorati in oggetti diversi per armamento;

Colla Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente per fornitura Kg. 12,000 di bolloni e spine speciali per armamento;

Colle « Forges de Valbenoite » (Aubry e Chateauneuf) di S.t Etienne per fornitura di 58 incudini di ferro;

Colla Ditta Bocca Antonio di Vigevano per esecuzione a cottimo delle manipolazioni di traversi e legnami diversi nel Cantiere di Vigevano;

Col « Bochumer Verein » di Bochum per fornitura di 1000 molle di sospensione a balestra tipo *a* in acciaio Martin, del peso totale di Kg. 101,875 e di 6,000 molle di trazione e di repulsione a spira tipo *b*, pure in acciaio Martin, del peso totale di Kg. 120,000.

><

La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa due progetti di massima per la costruzione dei lavori necessari all'impianto definitivo del servizio viaggiatori a Como Lago, ed ha ad un tempo fatto preghiera affinchè con qualche sollecitudine le siano fatte note le decisioni ministeriali in ordine alla scelta del progetto onde poter in seguito presentare concrete proposte per la esecuzione dei lavori.

La spesa all'uopo occorrente è preventivata nella somma di L. 335,600, secondo uno dei progetti, e di L. 294,600 secondo l'altro.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Costruzione della tenda metallica pel fabbricato viaggiatori in stazione di Taranto. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 16 corrente.

Fornitura e posa in opera di pietrisco a completamento massicciata sul tronco Roccasecca-Arce. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 19 corrente.

><

Aggiudicazioni definitive pervenute dal R. Ispettorato Generale alla Direzione Generale del Mediterraneo:

Alla Ditta Liotta Francesco di Reggio Calabria: Costruzione cunetta al Km. 3 ed opere di difesa al vallone Bolano, sulla linea Reggio-Bagnara.

Alla Ditta Peregrini Fratelli di Milano: Fornitura ghiaia e ricarico massicciata della linea Bressana-Broni.

Alla Ditta Giaccardo Andrea di Monchiero: Opere di difesa contro le corrosioni del torrente Branzola, sulla linea Savona-Bra.

Alla Ditta Neri Pietro e C. di Pisa: Ampliamento e riordino delle Officine de' Granili.

><

Approvazioni di spese pervenute alla Società delle S. F. del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale:

L. 7,000 per l'impianto del servizio telegrafico e suonerie elettriche nelle stazioni della nuova linea Cuneo-Mondovì;

L. 3,100 per gettata di massi al ponte sul Ticino presso Pavia;

L. 150 per la sostituzione di un verricello nella gru di sollevamento alla stazione di Annone;

L. 180 per l'applicazione di un disco fanale a due scambi in stazione di Torino P. S.;

L. 500 pel collegamento dell'ufficio telegrafico ferroviario di Sala Consilina a quello governativo nella stessa località;

L. 580 per un muro divisorio e di sostegno all'estremo nord della stazione d'Ivrea;

L. 3,480 per la costruzione di una capria pel sollevamento delle locomotive nelle Officine di Milano;

L. 7,000 per l'impianto di una bilancia a ponte e di un nuovo binario morto nella stazione di Ponte Ginori (linea Cecina-Volterra):

L. 10,250 per la costruzione di pozzi e cisterne ad alcune case cantoniere del tronco Roma-Ceprano.

><

Siamo informati che con decreto ministeriale in data 28 giugno scorso la Società del Mediterraneo venne autorizzata a procedere all'appalto, a licitazione privata, per la costruzione delle soprafondazioni di alcuni fabbricati nella stazione di Roma Trastevere.

><

Sappiamo pure che con altro decreto ministeriale 29 detto giugno la Direzione generale medesima venne autorizzata a procedere all'appalto, sempre a licitazione privata, per la fornitura di materiali per binari, scambi e meccanismi diversi per l'armamento della nuova stazione di Roma Trastevere.

><

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto di orario da attivarsi sulla linea Foggia-Lucera in occasione della sua prossima apertura all'esercizio. Il detto orario comprende tre coppie di treni, le quali sono in coincidenza col maggior numero possibile di convogli delle altre linee concorrenti a Foggia.

La visita di ricognizione della linea predetta avrà luogo verso il 15 del corrente mese e dallo stato attuale dei lavori si presume che l'apertura all'esercizio possa effettuarsi prima del finire del mese in corso.

><

Il Ministero delle Finanze ha dichiarato di non avere alcuna difficoltà ad opporre a che, agli effetti della tassazione pel trasporto del bestiame sulle ferrovie, la stazione di Alberese venga compresa fra quelle ammesse al beneficio della tariffa locale N. 501 a piccola velocità accellerata.

Lo stesso Ministero ha inoltre ammesso da parte sua di nulla avere ad osservare che per gli effetti della tassazione pel trasporto su ferrovia, il *cloruro di borio*, venga trattato alla stessa stregua di quello di calce e che in conseguenza sia aggiunta la voce corrispondente nella nomenclatura delle merci.

><

Il Ministero delle Finanze (Direzione Generale delle Gabelle) ha dato parere favorevole sulla nuova tariffa per lo scalo marittimo di Ancona, tariffa che segna un apprezzabile vantaggio pel commercio di quella città, mentre d'altro canto soddisfa equamente agli interessi dell'azienda ferroviaria.

><

Sappiamo che anche la Camera di Commercio ed Arti di Venezia ha aderito di buon grado alla proposta di sostituire speciali marche di fabbrica ai certificati d'origine richiesti per le spedizioni delle veterie nazionali, alle condizioni concesse dalla tariffa locale N. 601.

Questa sostituzione che sembra accolta con favore dal Commercio, rimoverà senza alcun dubbio gli inconvenienti cui danno luogo i certificati di origine.

Ci consta poi che la predetta Camera di Commercio ha fatto domanda al Ministero perchè le *gobeletterie*, specialità veneziana, siano ammesse quale prodotto vetrario nazionale a fruire dei vantaggi della anzidetta tariffa locale N. 601.

><

Siamo informati che la Società delle strade ferrate dell'Adriatico sarebbe disposta ad accogliere favorevolmente la proposta fattale dalla I. R. Direzione Generale delle ferrovie Austriache dello Stato, avente lo scopo di istituire una corrispondenza diretta, con biglietti unicamente di 1.a e 2.a classe fra Lipsia e Dresda, da una parte, e Bologna, Firenze, Roma, Udine e Venezia dall'altra, per la via di Eger, Pilsen, San Valentino, Selzthal, Tarvis, Pontebba.

La predetta Società ha fatto domanda al R. Ispettorato generale delle ferrovie per essere autorizzata ad attuare la proposta suaccennata.

><

In seguito ad istanza di molti abitanti della località di Archi Reggio, tendente ad ottener l'ampliamento del piazzale e piano caricatore di quella stazione, l'impianto del servizio bestiame e piccola velocità, nonchè l'estensione alla stazione medesima della tariffa locale 212 a p. v., l'Ispettorato generale ha autorizzato in massima la Società Mediterranea a prendere i provvedimenti all'uopo necessari.

><

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei lavori pubblici, una istanza della Ditta Fratelli Gerard e figli di Serravalle Scrivia, tendente a dimostrare quanto siano gravosi i prezzi di trasporti in ferrovia degli zolfi prodotti dalla Ditta nel proprio Stabilimento e diretti alla esportazione in Isvizzera ed in Germania.

La Ditta, in sostanza domanda che la ferrovia non applichi la tariffa italo-germanica sul percorso virtuale Sampierdarena-Serravalle Scrivia, pel quale la merce paga già in base alla tariffa ordinaria N. 120, serie *C*.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni concernenti affari di Strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni possa approvarsi il progetto per il rialzamento di livellette ed altre opere nel tronco fra le stazioni di San Basilio e Scanzano, della linea Taranto-Reggio;

2° Che si possa approvare il progetto relativo ai lavori di una variante ad un ponte sul fiume Tanaro, lungo il 2° tronco da Nuceto a Priola, della ferrovia Ceva-Ormea; e che possa ammettersi l'atto di sottomissione presentato dalla Impresa costruttrice del tronco medesimo per assumere l'esecuzione dei lavori della variante.

Venne data la preferenza al progetto secondo il quale, per l'attraversamento del predetto fiume, verrebbe eseguito un ponte a travata metallica di una sola campata;

3° Che sia conveniente trattare con la Impresa Pasi le basi di un accordo che valga a definire le vertenze insorte colla medesima relativamente al collaudo dei lavori concernenti la fornitura e la messa in opera delle travate metalliche lungo il tronco Ravenna-Cervia, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

4° Che a transazione di tutte le vertenze insorte in ordine alla esecuzione dei lavori del tronco Adria-Loreo, della ferrovia Adria-Chioggia, si possa accordare alla Impresa Osti Bellino il maggiore compenso proposto dal collaudatore, approvando all'uopo il componimento conchiuso fra l'Amministrazione governativa e la Impresa suddetta.

5° Che sulle basi concordate fra l'Amministrazione governativa e la Ditta Tardy-Galopin-Sue e Jacob, possa approvarsi la proposta transazione per troncare tutte le controversie insorte circa il collaudo dei lavori di costruzione di ponti a travata metallica sui torrenti Stilo, Lipuda e Gianturco sulla linea Taranto-Reggio, controversie nate da pretese accampate dalla Ditta suddetta per maggiori compensi reclamati per lavori imprevisti e fuori contratto.

Il Consiglio di Stato ha pure dato il proprio avviso sulla domanda presentata dall'ingegnere Talete Calderai per compenso di studi e progetti di massima da esso eseguiti per la costruzione della ferrovia Faenza-Firenze.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole sopra i seguenti affari:

1° Progetto per escavazione dei canali animatori della foce del Porto Corsini (Ravenna).

2° Costruzione di un ponte a travate metalliche sull'Adige, di comunicazione tra Bonavigo e Roverchiana (Verona).

3° Progetto del ponte a travata metallica sul torrente Caldone lungo il tronco Lecco-Oggione della ferrovia Lecco-Como.

4° Progetto d'appalto del tronco Valsavoia-Scordia della ferrovia Valsavoia-Caltagirone.

5° Progetto d'ampliamento della Stazione di Torre dei Passeri lungo la linea Pescara-Popoli.

6° Progetto del 3° tronco Tirso-Onniferi della ferrovia Macomer-Nuoro.

><

Ci si comunica che il signor *Adolfo Greiner*, ingegnere in capo del servizio delle acciaierie della Società Cocherill a Seraing (Belgio), è stato nominato Direttore Generale di detta Società.

><

Dall'egregio comm. Borgnini, solerte Direttore generale della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, riceviamo la seguente lettera-rettifica che ci facciamo un dovere di pubblicare. L'egregio Direttore della Rete Adriatica vorrà però farci l'onore di credere che, pubblicando la notizia di cui è parola nella sua lettera, noi non abbiamo inteso di porre a carico della Società, da lui con tanto zelo ed amore diretta, la dichiarazione fatta dal R. Ispettore ferroviario circa lo stato poco soddisfacente in cui versano le linee ferroviarie calabresi. Anche noi, come lui, crediamo che il cattivo stato in cui sono quelle linee ed i ritardi che da tale stato ne derivano, siano dovuti ad un vizio originale di costruzione e non già alla Società esercente che, siamo certi, nel lungo e lodevole esercizio avrà fatto del suo meglio per ovviare ai deplorati inconvenienti.

Ciò detto per nostro scarico, facciamo posto alla lettera del comm. Borgnini:

« *Onor. Sig. Direttore*
del Monitore delle Strade Ferrate — *Torino*.

« Nel N. 25 del 18 giugno scorso del pregevole periodico da V. S. diretto, è detto che, in occasione di una causa per ritardi di treni dibattuta innanzi al Tribunale di Reggio Calabria, un R. Ispettore delle strade ferrate avrebbe dichiarato che, tale è lo stato in cui furono lasciate le linee calabresi, che, se non vi fossero ricuperi, i treni diretti dovrebbero subire ogni giorno ottanta minuti di ritardo, per causa dei rallentamenti loro imposti.

Intorno a così fatta dichiarazione che potrebbe esser giudicata poco lusinghiera per questa Società, che ha tenuto per oltre tredici anni l'esercizio delle linee Calabro-Sicule, ho richiamato l'attenzione del Regio Ispettorato Generale delle strade ferrate.

In pendenza però degli schiarimenti che dal prefato Ufficio non dubito saranno favoriti, ritengo doveroso di ristabilire sin d'ora la verità delle cose, affermando che nel periodo dal 1872 al 1885 le linee calabresi, esercitate per conto dello Stato, furono da questa Società consolidate e completate nella massima parte e messe in lodevole stato di manutenzione per tutto il loro sviluppo.

È bensì vero che vi sono tuttora dei ponti da rifare, o da consolidare (il che vale a spiegare i rallentamenti dei treni), ma ciò non è da attribuirsi a negligenza della Società, trattandosi di cosa dipendente dalle condizioni poco felici della prima costruzione della linea.

È poi vero altrettanto che, mentre nel 1872 la velocità massima possibile pei treni della linea calabrese era, di giorno, di 30 chilometri all'ora, senza parlare delle frequenti interruzioni, la nostra Società ebbe cura di migliorare le condizioni di detta linea, per guisa da permettere l'effettuazione di treni diretti a grande velocità, di giorno e di notte.

Concludo osservando che gli stessi ingegneri della Società per le ferrovie del Mediterraneo ebbero, nel ricevere in consegna le linee calabresi, parole di elogio, ripetute dal sig. Direttore generale di quelle ferrovie, in occasione della visita fatta nell'anno decorso, in unione al signor presidente del Consiglio di amministrazione di detta Società.

La prego di compiacersi pubblicare la presente nel prossimo numero del *Monitore*, e, anticipatamente ringraziandola, le attesto i sensi della mia perfetta osservanza.

Il Direttore generale: BORGNINI. »

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo — La Società esercente questa rete ha sottoposto all'approvazione governativa i capitolati per l'appalto della fornitura di 10 carri speciali a due assi ed a due piani pel trasporto di acidi, della portata di 12 tonnellate.

— Sono stati messi a disposizione di questa Società altri 272 carri i quali portano l'indicazione della Compagnia ausiliaria internazionale di strade ferrate di Bruxelles.

— La Direzione della rete Mediterranea annunzia che a cominciare dal 1° luglio corr., entrò in vigore il 1° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera per viaggiatori e bagagli, via Gottardo, edizione 1° aprile 1886, contenente diverse modificazioni ed aggiunte alla tariffa stessa.

— La Società delle ferrovie del Mediterraneo sottopose all'approvazione governativa: 1.o il contratto da essa stipulato con la ditta Peregrini di Milano per la esecuzione della fornitura di ghiaia vagliata e per la costruzione della sede del secondo binario di corsa fra Voghera e Pavia; 2.o il preventivo della spesa di L. 80,000 occorrente per il rifacimento di m. 3000 di binario comune nella stazione di Napoli; 3.o il preventivo di L. 10,000 necessarie per provvedere alla formazione di una scogliera a difesa della ferrovia nel seno compreso fra la galleria Montesone e Vallesanta, lungo la ferrovia Genova-Pisa.

Ferrovie dell'Adriatico — In occasione della prossima apertura del tronco della ferrovia Roma Solmona compreso fra la stazione di Roma e quella delle Acque Albule, la Società delle strade ferrate Meridionali, esercente la nuova linea, col consenso del Governo, ha stabilito quanto segue:

1. I prezzi dei biglietti ordinari fra le stazioni di Roma, Bagni e Tivoli verranno stabiliti sulla base della tariffa locale in vigore sulla linea da Caserta a Napoli;

2. Verranno istituiti biglietti giornalieri di andata e ritorno col ribasso del 30 0|0 sui prezzi della detta tariffa;

3. Saranno istituiti biglietti di abbonamento da Tivoli e da Roma alla stazione delle Albule, delle tre classi, valevoli per 15, 20 e 25 giorni ai prezzi proporzionali a quelli fissati dalla tariffa normale degli abbonamenti mensili.

— Questa Società ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto del ponte da costruirsi sul fiume Lemene, della ferrovia Portogruaro-Casarsa. La luce della travata è di m. 30. Le fondazioni debbono essere eseguite ad aria compressa.

— La Società delle strade ferrate Meridionali, visti i favorevoli risultati ottenuti nel decorso anno dalle temporanee facilitazioni di viaggio con biglietti di andata e ritorno durante la stagione balneare, ha deciso di accordare altrettanto anche quest'anno, e di estendere anzi le predette facilitazioni alle stazioni: di Chieti per Castellamare Adriatico; di Ascoli Piceno per San Benedetto del Tronto; di Macerata per Porto Civitanova; di San Cesario per Gallipoli ed Otranto; di Apricena, Poggio Imperiale e San Severo per Termoli, assegnando a tutti indistintamente i relativi biglietti di andata e ritorno, sì in vigore che da istituirsi per la circostanza, la validità di tre giorni.

— La Società medesima ha poi anche disposto che, come nello scorso anno, pure in questo siano attuati biglietti di andata e ritorno, con validità normale da Chiaravalle a Falconara.

— La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei Lavori pubblici per la superiore approvazione i seguenti progetti:

Costruzione del fabbricato definitivo e del Caffè Ristoratore in stazione di S. Vito Lanciano. Linea Bologna-Otranto. L. 18,000.

Costruzione del Fabbricato Viaggiatori nella Stazione di Francavilla. Linea Bologna-Otranto. L. 16,000.

Ferrovie della Sicilia — La direzione di queste ferrovie ha chiesto approvazione governativa per le seguenti proposte:

a) per l'esecuzione di riparazioni nei vari fabbricati secondari delle stazioni della linea Catania-Siracusa;

b) per maggiore spesa occorrente per il prolungamento e sistemazione del binario di sicurezza presso la stazione di Catania.

— La Società delle strade ferrate delle Sicilia, allo scopo di aumentare le reciproche comunicazioni fra le città di Palermo e Messina e le località circonvicine, ha istituito, in via di esperimento, un servizio di treni straordinari con biglietti di 3.a classe a prezzi ridotti, valevoli per la *sola andata* e *andata e ritorno* con speciali fermate.

Questo servizio economico sarà limitato, per ora, ad una coppia giornaliera di treni fra Palermo e Altavilla e fra Messina ed il Ponte Itala.

Le ore di partenza e d'arrivo di detti treni e i prezzi ridotti dei biglietti sono specificati in apposito avviso pubblicato per cura della Società suddetta.

Ferrovia Salerno-San Severino — Il 22 luglio a mezzodì scadono i fatali per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco Fratte-Capezzano (ferrovia Salerno San Severino) il cui importo venne ridotto a lire 2,556,331.80 (vedi N. 24, 23, 21 del *Monitore*. Notizie italiane).

Ferrovia Firenze-Faenza — Al 1° giugno p. p. lo scavo e la muratura della grande galleria di Pratolino, in

costruzione, lungo la linea Faenza-Firenze, avevano raggiunto il seguente stato di avanzamento: *scavo*-piccolo sezione m. 2703, allargamento in calotta m. 2532, strozzo m. 2516, arco rovescio m. 1570, acquedotto m. 1570, *muratura*-calotta m. 2432, piedritto sinistro m. 2459, piedritto destro m. 2451, arco rovescio m. 1562.

Ferrovia marmifera Carrara-Avenza. — Domenica scorsa è stato firmato da S. M. il Re il decreto che approva la prolungazione della ferrovia marmifera Avenza-Carrara fino ai poggi di Ravaccione, Canalgrande, Colonnetta e Gioia.

Ferrovie Economiche Biellesi. — Il Consiglio Comunale di Biella ha approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, ritenuto che l'interesse della città di Biella esige la pronta attuazione delle ferrovie economiche Biella-Valle d'Andorno e Biella-Strona, delibera di ricorrere al Governo perchè venga tosto approvato quel piano qualunque che unisca il vantaggio del minore percorso a quello della più pronta esecuzione e siano così agevolate le comunicazioni fra il Capoluogo ed i vari Comuni della Valle d'Andorno, e resa più facile e pronta l'attuazione di altre ferrovie economiche nel Circondario biellese. »

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Occidentale svizzera e del Sempione. — L'Assemblea generale degli azionisti di questa Società che ebbe luogo il 30 giugno scorso a Losanna, ha approvato il bilancio del 1886, che si chiude con un guadagno netto di fr. 824,438.

Ferrovie dell' Est della Francia. — La Compagnia delle ferrovie dell'Est organizzò, pei mesi di luglio e d'agosto, un nuovo servizio diretto con treno espresso tra l'Inghilterra, il Nord e l'Est della Francia, la Svizzera e l'Italia, per la via di Calais Reims-Châlons sulla Marna-Nancy-Epinal-Delle.

Vengono rilasciati biglietti diretti tra le principali località qui sotto indicate:

		1ª e 2ª classe (*)	
Milano	part.	8 —	pom.
Lucerna	»	5,30	ant.
Basilea	arr.	7,48	»
	part.	8,30	»
Delle	arr.	10,32	»
	part.	10,37	»
Belfort	»	11,10	»
Luxeuil	»	12,03	mer.
(Plombières	»	11,55	ant.
Ailevillers	»	12,27	mer.
Epinal	»	1,23	pom.
(Martigny-les-Bains	»	9,32	ant.
(Contrexèville	»	9,58	»
(Vittel	»	10,15	»
Nancy	»	2,49	pom.
Bar-le-Duc	arr.	4,27	»
Châlons-sur-Marne	»	5,39	»
Reims (Ville)	»	6,54	»
Laon	»	7,38	»
Amiens	»	10 —	»
Calais (marittimo)	arr.	1,22	ant.
	part.	1,30	»
Londra	arr.	6,10	»

(*) Questo treno non ammette in seconda classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti dall'Inghilterra o dalle stazioni di fermata comprese tra Calais e Châlons sulla Marna, per la Svizzera, l'Italia, e viceversa.

Brennero e Gottardo. — Scrivono da Monaco alla *Perseveranza*: « Come sapete, la Direzione della Ferrovia del Brennero ha creduto bene, col 1° luglio, di ridurre i treni che ci univano all'Italia, sperando che i viaggiatori, che dall'Italia erano diretti a Stoccarda, Baden ed al Nord della Baviera, prendessero la via d'Innsbruck-Bludenz-Lindau, abbandonando la linea che fin qui percorrevano. Con queste disposizioni le corrispondenze di Milano e dell'Alta Italia ci giungevano nientemeno che la bagatella di 12 ore più tardi, e alcune volte anche di più. Ma la Direzione della Sudbahn fece male i suoi calcoli, perchè già le Poste italiane dirigono i pacchi postali dell'Alta Italia per la via del Gottardo; cosicchè ora ci giungono le corrispondenze ed i giornali da Milano e dall'Alta Italia quasi due ore prima che non ci giungessero in passato per la via del Brennero; ed anche i viaggiatori hanno incominciato ad abbandonare il Brennero per il Gottardo. »

Ferrovie Germaniche. — Le ferrovie germaniche, facenti parte della Lega ferroviaria italo-germanica, via Brennero, hanno denunziato pel primo gennaio 1888 le tariffe in servizio cumulativo, attualmente in vigore.

Si afferma anzi che il Governo tedesco voglia proporre una unione di tariffa fra le ferrovie tedesche e quelle svizzere. Il risultato che da tale unione ne verrebbe si è che le merci ed i passeggeri sarebbero diretti di preferenza sulle reti austriache ed italiane anzichè su quelle francesi.

Ferrovie belghe. — La Società nazionale delle ferrovie locali ha aperto al pubblico la nuova linea Malines-Itegem. La lunghezza di questa linea è di chilometri 23. Essa attraversa le comuni di Wavre Notre-Dame, Putte, Beersel, Heyst-op-den-Berg e Hallaer. Le ferrovie locali belghe ora in esercizio sono 14 con uno sviluppo di 222 chilometri.

La ferrovia di Höllenthal — Una delle più importanti ferrovie a ruote dentate è quella della Höllenthal, nella Selva Nera in Germania. Se ne cominciò la costruzione nella primavera del 1884 e fu compiuta pochi giorni fa. Ha costato in tutto 7,700,000 marchi; ha una lunghezza di 35 chilometri, 17 a ruota dentata e 18 di ferrovia ordinaria; raggiunge un'altezza massima di 893 metri presso Hinterzorten con una pendenza in media di 5 1/4 per cento. Possiede 41 ponti e viadotti, 7 tunnel della lunghezza totale di 886 metri e 10 stazioni ferroviarie.

Notizie Diverse

Facilitazioni delle ferrovie francesi per la stagione estiva — La Compagnia delle ferrovie dell'Est, durante la stagione balnearia, istituì dei biglietti di andata e ritorno, valevoli per 33 giorni, fino al 31 ottobre.

I biglietti sono valevoli per le stazioni balnearie di Royan, le Sables-d'Olonne, la Rocella, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Chatelaillon, Fouras e la Tremblade, e si distribuiscono dalle stazioni parigine di Montparnasse e d'Austerlitz.

— La Compagnia delle ferrovie del Nord organizzò dei viaggi circolari, della durata d'un mese, col seguente itinerario:

1. Nord della Francia e Belgio: 1.a classe fr. 91.15; 2.a classe fr. 68.55;
2. Castello di Pierrefonds, Rovine del Castello di Coucy, rive della Mosa, Grotte dei Castelli di Han e di Rochefort: 1.a Classe fr. 74.90; 2.a classe fr. 56.40;
3. Belgio, Olanda e rive del Reno: 1.a classe fr. 123.70; 2.a classe fr. 92.60;
4. Rive del Reno: 1.a classe fr. 146.50; 2.a classe fr. 109,

Agenti ferroviari belga all' estero. — Il governo belga ha deciso di stabilire all' estero delle Agenzie ferroviarie incaricate di studiare la grave questione dei trasporti delle merci, e di dare tutte quelle necessarie spiegazioni in proposito a quelle persone che, essendo in relazioni commerciali col Belgio, ne facessero domanda. Anche le Società ferroviarie austriache della *Sudbahn* e della *Oesterreichich-Ungarischen Staatsbahn* hanno deciso di creare all' estero tali agenzie.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Luglio 2	Luglio 9
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 759	755
» » Mediterranee	» 602,50	604
» » Sicule	» 588	590
» » Sarde (preferenza)	» 285	280
» » Palermo Marsala-Trapani	» 405	410
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 554	542,50
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 304	304
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» 245	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» » » 2ª emiss.	» 312	312
» » Centrale Toscana	» 531,50	532,50
» » Meridionali	» 322,50	324,50
» » Sarde, serie *A*	» 321	320
» » » serie *B*	» 317	318
» » » 1879	» 325	325
» » Pontebba	» 480	480
» » Nord-Milano	» 274	277
» » Meridionali Austriache	» 296	295

ESTRAZIONI

Società Anonima per la ferrovia d'Ivrea. — Il 16 luglio corrente alle ore 1 pom. avrà luogo l'estrazione a sorte di 45 numeri corrispondenti ad altrettante azioni che saranno rimborsate al valor nominale a partire dal 2 gennaio 1888.

PAGAMENTI

Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche. — Dal 1º luglio saranno pagate lire 20, dietro presentazione della cedola numero 2, quale riparto assegnato ad ogni azione sul bilancio 1886.

Navigazione Generale Italiana. — Il Consiglio d' Amministrazione ha deliberato un nuovo acconto di lire 10 per azione sugli interessi dell' esercizio 1886-87. Tale pagamento comincierà dal 15 corrente contro presentazione della cedola N. 10.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Anagni (10 luglio, ore 12 merid. fatali) — Appalto dei lavori di costruzione di 4 porcareccie. Importo ridotto lire 15,389.91. Vedi N. 27 del *Monitore*).

Prefettura della Provincia di Padova (12 luglio, ore 10 ant. unico e definitivo) — Appalto dei lavori di rimonta preesistente della berma e della scogliera e istituzione di una nuova berma a difesa della sponda sinistra di Brenta. Importo lire 65,625.50. Cauzione provv. lire 5000. Cauz. def. il decimo. Deposito per spese, lire 900.

Genio Militare (Direzione straordinaria pei lavori R. Marina Taranto — (12 luglio, ore 11 ant. unico e definitivo). Manutenzione degli immobili destinati ad uso della Regia marina nella piazza di Taranto durante il triennio 1º luglio 1887; 30 giugno 1890, per l'ammontare di lire 54,000. Cauzione L. 5,400.

Direzione del Genio Militare di Verona (14 luglio, ore 3 pom. unica e definitiva). Prolungamento della tettoia di Rivoli con due nuove campate per dare luogo ai depositi di rifornimento per truppe mobili nei forti di Rivoli. Importo L. 10,000. Cauzione lire 1000. Lavori ultimati in giorni 90.

Direzione delle costruzioni navali del 1º dipartimento Marittimo-Spezia (14 luglio, ore 12 mer. 1ª asta) — Appalto di n. 45,000 ghiere d'acciaio imbutiformi per caldaie marine di diverse dimensioni. Importo lire 19,390.50. Cauzione lire 1940. Fatali 29 luglio.

Prefettura della Provincia di Bologna (15 luglio, ore 1 pom. 2ª asta per deserzione 1º incanto) — Appalto dei lavori di costruzione del 2º tronco della strada obbligatoria detta Camugnano-Riola, da Cà di Belloni al Picchetto 217 (m. 4162). Importo lire 51,461.61. Lavori compiuti in giorni 720. Cauzione provv. lire 2000. Cauzione def. lire 5000. Fatali 23 luglio, ore 1 pom.

Comune di Montecatini di Val di Cecina (15 luglio, ore 10 ant. 2.a asta per deserzione primo incanto) — Costruzione di un lavatoio, abbeveratoio e macello, ecc. (Vedi n. 26 del *Monitore*.

Deputazione Provinciale di Torino (16 luglio, ore 10 ant. fatali) — Appalto della sistemazione della strada provinciale da Torre Pellice, a Bobbio Pellice, aggiudicato provvisoriamente col ribasso di lire 18.76 0[0 su lire 82,864 80.

Municipio di Montecalvo Irpino (18 luglio, ore 10 antimeridiane, 1.a asta) — Appalto dei lavori di sistemazione della via interna denominata Piazza Mercato-Carmine. Importo lire 61,131.66. Lavori ultimati nel termine di un anno. Cauzione provv. lire 1500. Cauzione def. 6,113.16. Fatali 2 agosto, ore 12 meridiane.

Prefettura della Provincia di Cagliari (18 luglio, ore 11 meridiane, fatali) — Appalto dei lavori di allargamento di 5 a 6 metri del tratto di strada compreso tra Cugheri e Santa Catterina di Pittimori (metri 10,715). Importo ridotto lire 38,560.55. (Vedi n. 25 del *Monitore*)

Municipio di Foggia (22 luglio, ore 12 merid. 1.a asta) — Appalto per la costruzione di un edifizio per uso delle scuole elementari. Importo lire 360,000. Lavori ultimati in 2 anni. Cauzione provv. lire 12,000. Cauzione def. lire 36,000. Deposito per spese lire 3,000. Fatali 6 agosto.

Deputazione Provinciale di Terra di Lavoro (22 luglio, ore 10 ant., 2ª asta per deserzione 1º incanto) — Appalto generale della manutenzione (dal giorno della consegna al 31 marzo 1893) della strada provinciale Parabita-Gallipoli. Importo annuo lire 10,500. Cauzione provvisoria lire 1,800. Cauzione definitiva lire 10,500. Fatali giorni 15.

Prefettura della Provincia di Padova (25 luglio, ore 10 ant., unica e definitiva). — Appalto del lavoro di rialzo ed ingrosso dell'argine destro del fiume Frassine in tre saltuarie tratte, cioè: la 1.a alla fronte Carozzolo della estesa di metri 122; la 2.a alla fronte du Bois della estesa di metri 467; la 3.a alle fronti comprese fra la località detta Muretto ed il sostegno Brancaglia della estesa di metri 5569, e quindi complessivamente della estesa di metri 6148 (comprese per intero le appiccature). Importo lire 53,603. Cauz. provv. lire 6,000; definitiva il decimo. Deposito per spese lire 700. Lavori ultimati entro 120 giorni.

R. Albergo di Virtù - Torino (25 luglio, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto per la costruzione di fabbricato nuova sede dell'Istituto. Importo lire 373,000. Cauzione lire 18,650. Fatali 10 agosto p. v.

Municipio di Corneto - Tarquinia (28 luglio, ore 10 ant., 1ª asta — Appalto della costruzione della nuova strada obbligatoria rettilinea della via provinciale Aurelia Etrusca alla locale stazione ferroviaria. Importo lire 52,130.74 non comprese le espropriazioni. Lavori compiuti in 3 anni. Cauzione provvisoria lire 3000. Cauzione definitiva lire 6000. Deposito per spese lire 500. Fatali 25 agosto ore 6 pom.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera del ponte metallico sul fiume *Calore* pel tronco Avellino-Benevento, per conto dell' Impresa Ceas-Valery,

Municipio di Carbonara di Nola (Caserta). — L'appalto per la sistemazione piazza, nell'asta a Carbonara di Nola, fu aggiudicato ai signori Ferrara Gennaro di Palma Campania (Caserta); e Sorrentino Floriano di Carbonara di Nola, per L. 11,078.90.

Direzioni del Genio Militare di Cuneo. — L'appalto per il completamento della caserma ex-ospedale a sede del comando di 1° reggimento fanteria, nell'asta del 23 giugno a Cuneo, fu aggiudicato al signor Mersi Bartolomeo fu Agostino, domiciliato a Cuneo, via Pascal, casa Pansa, per la somma di L. 12,772.50.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Ferrara. — L'appalto per la difesa frontale di un tratto d'argine destro del Po denominato Froldo Fossasamba, nell'asta del 1° luglio, fu in Prefettura aggiud. al signor Sireni Virgilio col ribasso del 18,65 0[0], su L. 230,193. (Vedi N. 25 del *Monitore*).

Prefettura di Ferrara. — L'appalto per il completamento della banca Coronella Boscone, sinistra Panaro, nell'asta a Ferrara, fu aggiudicato al signor Tampieri Cesare, domiciliato a Ferrara per L. 6437.05.

Direzione del Genio Militare di Messina. — L'appalto por la costruzione della strada militare dal villaggio Ritiro all'altura di San Jachiddo presso Messina, nell'asta del 23 giugno a Messina, fu aggiudicato al signor Vigilante Carmelo, domiciliato a Messina, piazza del Municipio, n. 8, per la somma di L. 82,731. (Vedi N. 25 del *Monitore*).

— L'appalto per la costruzione della strada interna nella tenuta di Pietralunga, presso Paternò, nell'asta del 16 giugno a Messina, fu aggiudicato al signor Flabbi Carlo, domiciliato presso San Bonaventura (Paternò), per la somma di L. 16.856.

Direzione del Genio Militare di Verona. — L'appalto per le opere occorrenti alla sistemazione della Caserma dei Cappuccini in Verona, nell'asta del 27 giugno a Verona, fu aggiudicato al signor Gaetano Seini, domiciliato a Verona, via Pescheria Vecchia, n. 1, 2° p., per la somma di L. 15,732.

Direzione del Genio Militare di Roma. — L'appalto per la sistemazione delle scuderie degli ufficiali, nell'asta a Roma, fu aggiudicato al signor Rinaldi Carlo, domiciliato a Roma, via Sette Sale, 40, col rib. dell'1,50 0[0].

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dall'21 al 30 Giugno 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio — Rete principale	4027		4006			
» secondaria	510	4537	315	4321	216	—
Media in esercizio		4431		4236	195	—
Viaggiatori	1,407,356.05		1,374,278.66		33,077.39	—
Bagagli e Cani	57,883.39		52,092 95		5,790.44	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	351,950.95		342,304.87		9,646.08	—
Merci a P. V.	1,493,424 24		1,457,934.92		35,489.32	—
TOTALE	3,310,614.63		3,226,611.40		84,003.23	—

Prodotti *dal 1° Luglio* 1886 *al 30 Giugno* 1887.

Viaggiatori	44,825,586.10	42,381,385.00	2,444,201.10	—
Bagagli e Cani	2,190,521.10	2,090,174.93	100,346.17	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	10,624,917.75	10,228,386.31	396,531.44	—
Merci a P. V.	54,928,994.77	52,423,349.47	2,505,645 30	—
TOTALE	112,570,019.72	107,123,295.71	5,446,724.01	—

Prodotto per chilometro.

della decade	729.69	746.73	—	17.04
riassuntivo	25,405.10	25,288.79	116.31	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Maggio 1887.

		G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	14,178.50	457.90	14,636.40
Torino-Lanzo	» 32	35,534.35	10,055.40	45,589.75
Settimo-Rivarolo	» 23	12,713.45	10,674.00	23,387.45
Santhià-Biella	» 30	26,622.27	26,437.55	53,059.82
Fossano-Mondovì	» 24	4,292.65	600.90	4,893.55
Sassi-Superga	» 3	5,202.55	»	5,202.55
TOTALE		98,543.77	48,225.75	146,769.52

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'21 al 30 Giugno* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Budrio
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 16
Viaggiatori	4,945.55	12,458.65	791.10	7.937.25	1,863.10	3,799 60	956.95	4,912.05	8,119.25	1,993.75	714.20	1,098.10
Bagagli	80.50	220.70	71.19	81.10	4.55	92 85	»	12.25	38.10	23.60	22,55	7,00
Merci G. V.	324 45	1,151.15	77.40	387.40	290 05	915.70	49.00	423.00	155.80	85.55	»	»
Id. P. V. A.	56.40	1,053.55	»	16.65	»	253.80	»	»	»	20.75	»	»
Id. P. V.	3 [illegible] 80	4,463.00	1,276 50	2.283 55	1,156.20	1,126.55	321.00	118.30	3,588.35	323.65	»	»
Totali	8,735.70	19,347.05	2,219.10	10,710.95	3,313 90	6,218 50	1,326.95	5,466.60	11,901 80	2,452.30	766 75	1,105.10

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

17ª Decade — Dall' 11 al 20 giugno 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	862.813 26	40.221 21	310.018 17	1,175 202 52	32.371 55	2.420.656 71	3 980 00	608 21
1886	737,176 35	29,072 57	396 112 11	1,098,225 75	29.719 28	2,290 666 06	3,980 00	575 51
Differenze nel 1887	× 125.636 91	11 148 64	× 86 393 94	× 76.976 77	× 2,622 27	× 129.990 65	»	× 82 67
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	15 635.715 26	767.415 61	4 735.199 96	20.583.897 60	519.679 69	42.241.907 55	3.980 00	10.613 54
1886	13.831.909 84	672.022 14	4.315.348 95	19,857 819 91	557.575 46	39.251,676 30	3.980 00	9 857 95
Differenze nel 1887	× 1.803 805 42	× 95.393 50	× 419,851 01	× 726,077 69	× 37.895 77	× 3.007,231 25	»	× 755 59

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	36 421 80	1,004 45	5.299 75	35.714 15	1,072 55	79 515 70	715 00	106 73
1886	23.912 17	486 15	2.489 70	12.384 65	675 20	39 947 87	530 70	75 27
Differenze nel 1887	× 12.512 63	× 518 30	× 2.810 05	× 23.329 50	× 397 35	× 39.567 83	× 214 30	× 31 46
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	553.007 10	12.600 78	65.145 51	420.654 33	15.581 62	1,066.989 34	715 20	1.491 88
1886	341.429 98	5.982 03	27.143 09	172.449 80	11.421 46	558.426 36	451 74	1,236 16
Differenze nel 1887	× 211.577 12	× 6.618 75	× 38.002 42	× 248.204 53	× 4.160 16	× 508 562 98	× 270 46	× 255 72

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Differenze nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Differenze nel 1887
Viaggiatori	2.595 00	2.215 45	× 379 55	34 886 55	31.531 60	× 354 95
Merci	520 70	363 15	× 157 55	11.611 02	9.082 55	× 2 558 47
Introiti diversi	105 10	70 10	× 35 00	1.990 85	413 73	× 1.577 12
Totali	3.220 80	2.618 70	× 572 10	48.518 42	44.027 88	× 4.490 51

ANNUNZI

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

G. Pastore Dirett. prop. responsabile

ANNO XX. Sabato, 16 Luglio 1887 NUM. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOCIETA' ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione letta ed approvata nell' Assemblea Generale ordinaria del* 15 *Giugno* 1887.

(Contin. v. N. 28)

II.

COSTRUZIONI ESEGUITE SULLE LINEE IN ESERCIZIO NELL' ANNO 1886.

I. — Sulle linee della rete Meridionale, entrate a far parte della rete Adriatica, furono eseguite, dalla Società, in conto Allegato *B*, le opere seguenti:

a) Ultimazione dei lavori per la costruzione del ponte definitivo sul Pescara, lungo la linea Pescara-Aquila.

Completamento dei fabbricati viaggiatori nelle stazioni di Riccione, Montemarciano, Francavilla a mare, Ortona, S. Vito Lanciano e Termoli.

Ampliamento dei fabbricati viaggiatori nelle stazioni di Orsara, Montaguto, Savignano-Greci, Aquila e Massafra; del magazzino merci nella stazione di Pescara e dei piani caricatori nelle stazioni di Barletta, Polignano e Monopoli; e costruzione di un magazzino per l'olio nella stazione di Castelbolognese e di un pozzo di acqua viva nella stazione di Rimini.

Sei nuove case cantoniere doppie sulla linea Bologna-Ancona, una sulla linea Foggia-Napoli ed una nuova casa cantoniera nella fermata dell' Ofantino.

Ricostruzione di parte della platea del ponte sul fiume Vomano sulla linea Ancona-Foggia e rialzamento della livelletta stradale nel tronco d' accesso al detto ponte dalla parte di Foggia per renderlo insommergibile alle piene; consolidamento di rilevati e trincee e di opere d' arte esistenti, completamento e rafforzamento di sciogliere, ed opere di difesa sulle linee Bologna-Ancona, Ancona-Foggia, Monopoli-Otranto, Pescara-Aquila, Bari-Taranto e Foggia-Napoli.

Ampliamento e sistemazione del rifornitore nella stazione di Ostuni; opere di chiusura in diverse stazioni della rete e lungo la linea Monopoli-Otranto.

Rifacimenti di binari per la complessiva lunghezza di chilometri 62 in alcuni tratti delle linee Bologna-Ancona-Foggia, Foggia-Monopoli, Monopoli-Otranto, Pescara-Aquila e Foggia-Napoli.

Impianto di un secondo binario ad uso militare nella stazione di Gambettola ed aumento di binari nelle stazioni di Savignano di Romagna, Ancona, Pescara, S. Vito Lanciano, Squinzano ed alla banchina del porto di Ancona; impianto di piattaforme nelle stazioni di S. Pietro Vernotico e Squinzano, di ponti a bilico nelle stazioni di Ancona, Pescara e Ravenna, di segnali a disco nelle stazioni di Paganica, Ordona, Ascoli, Candela e Savignano Greci, di sonerie elettriche nella stazione di Molina e di N. 3 torni nelle officine di Foggia.

b) Sulle stesse linee della rete Sociale si sono eseguiti i seguenti lavori imputabili al primo fondo di riserva per danni di forza maggiore:

Costruzione di galleria artificiale lunga metri 115 presso Ancona, sulla linea Bologna-Ancona, in seguito a frana avvenuta.

Riparazione di danni causati da eccezionale grandinata alla copertura dei fabbricati ed alla grande tettoia della stazione di Ancona.

Costruzione di briglie e di opere di difesa contro le

acque sulle linee Aquila-Rieti e Rieti-Terni e formazione di scogliere lungo la linea Ancona-Foggia per difenderla dalle mareggiate.

Prolungamento della galleria De Michele sulla linea Foggia-Napoli ed opere urgenti di consolidamento al corpo stradale ed alle opere esistenti sulla linea medesima.

II. — Per conto dello Stato si sono eseguite opere di sistemazione e di ampliamento nella stazione di Zollino, per l'innesto della linea Zollino-Gallipoli e nella stazione di Brindisi per l'innesto della linea Taranto-Brindisi.

III. — Furono eseguiti a spese della Società, sulle linee costruite in dipendenza della convenzione 28 aprile 1881, approvata colla legge 23 luglio 1881, i seguenti lavori di completamento:

a) Sulla linea Benevento-Campobasso:

Ampliamento di due case cantoniere, costruzione di forni da pane per case cantoniere, ricarico della massicciata ed opere di consolidamento di alcuni tratti di corpo stradale.

b) Sulla linea Campobasso-Termoli:

Costruzione di forni da pane per case cantoniere e di garette per sviatori.

Lavori di consolidamento del corpo stradale e di alcune opere esistenti.

Completamento delle chiusure delle stazioni e della linea e ricarico della massicciata.

c) Sulla linea Aquila-Rieti:

Opere di difesa contro il Velino, costruzione di cunette murate e di muri di rivestimento, di pozzi di acqua viva e di forni per le case cantoniere, ed opere d'isolamento delle stazioni e della linea e ricarico della massicciata.

d) Sulla linea Rieti-Terni:

Consolidamento di rilevati, opere di difesa contro il Velino, costruzione di pozzi di acqua viva per le case cantoniere, impianto di un ponte a bilico per la stazione di Contigliano, sistemazione della condotta d'acqua pel rifornitore della stazione di Piediluco, opere di isolamento delle stazioni e della linea, ricarico e completamento della massicciata.

IV. — Sulle linee di proprietà del Governo furono eseguiti, a spese dello Stato in conto allegato *B*, i seguenti lavori:

a) Ampliamento delle stazioni di Cassano, Ponte S. Pietro, Mantova, Udine, Ferrara, Monselice, Castelleone, Cremona, Parma ed Arezzo e delle officine di Verona.

Impianto della fermata allo stabilimento di Caldiero.

Costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori nella stazione di Pistoia, di un magazzino merci nella stazione marittima di Venezia e di un piano caricatore coperto nella stazione di Soresina.

Restauri generali del fabbricato viaggiatori e della tettoia della stazione di Piacenza, del piano caricatore nella stazione di Nocera, e dei fabbricati viaggiatori e magazzini merci nelle stazioni di Passo Corese, Orte e Stimigliano.

Costruzione di N. 7 case cantoniere sulle linee Brescia-Bergamo, Bologna-Pistoia, Orte-Foligno, Orte-Terni e Venezia-Peschiera; di pozzi e cisterne sulle linee Terontola-Foligno-Firenze, Falconara-Orte ed Orte-Chiusi.

Ricostruzione parziale del rivestimento della galleria di Lonato sulla linea Milano-Bergamo-Peschiera, consolidamento del corpo stradale sulle linee Piacenza-Bologna e Brescia-Iseo, e della stazione di Piteccio, mediante viadotto; formazione e ricarico di scogliere sulle linee Mestre-Confine Illirico e Roma-Orte, opere di difesa sulle linee Verona-Ala e Pavia-Brescia, rafforzamento di incavallature nelle officine di Verona.

Costruzione di N. 7 nuovi ponticelli sulle linee Orte-Foligno-Falconara, Milano-Piacenza e Piacenza-Bologna.

Formazione di tavolati provvisori negli intervia dei ponti metallici sulle linee Mantova-Modena, Firenze-Pistoia-Pisa ed Orte-Foligno-Falconara, e coloritura del ponte sul Po a Borgoforte e del ponte sul Fella a Chiusaforte.

Opere di chiusura in diverse stazioni ed in diversi tronchi della rete.

Rifacimenti di binari per la complessiva lunghezza di chilometri 129 in alcuni tratti delle linee Bergamo-Lecco, Monza-Calolzio, Venezia-Peschiera, Mestre-Confine Illirico, Bologna-Pontelagoscuro, Cremona-Mantova, Treviglio-Cremona, Piacenza-Bologna, Pistoia-Pisa, Chiusi-Terontola-Firenze, Orte-Roma e Foligno-Falconara.

Aumenti di binari nella stazione marittima di Venezia, nelle stazioni di Verona, Firenze Centrale e Porta al Prato, Fossato, Polesella, Legnago e Verolanuova; impianto di segnali a disco per le stazioni di Maggianico e Motta San Damiano, di piattaforme nelle stazioni di Terni e Passo Corese, di gru di sollevamento nella stazione di Soresina, di ponti a bilico nelle stazioni di Firenze Centrale, Rovigo e Spresiano; impianto di condotte d'acqua nelle stazioni di Serravalle e di Narni, della distribuzione d'acqua potabile nelle stazioni di Venezia marittima e Centrale e di un rifornitore nella stazione di Pontassieve.

Risanamento e completamento della massicciata in taluni tronchi delle linee Milano-Piacenza, Monza-Calolzio, Verona-Mantova, Venezia-Peschiera, Bologna-Pontelagoscuro, Padova-Pontelagoscuro, Parma-Brescia-Iseo, ed Orte-Foligno-Falconara.

b) Sulle stesse linee di proprietà del Governo furono eseguiti i seguenti lavori imputabili al primo fondo di riserva per danni di forza maggiore:

Restauri di opere d'arte sulle linee Milano-Bergamo-Peschiera, Mantova-Modena, Bologna-Pontelagoscuro, Ferrara-Argenta, Foligno-Terontola e Roma-Orte.

Restauri di fabbricati sulle linee Milano-Bergamo-Peschiera e Terontola-Firenze.

Costruzione di una diga per deviazione del torrente Fella a difesa della strada nazionale e della linea Pontebbana.

Consolidamento del rilevato stradale in alcuni tratti delle linee Parma-Brescia-Iseo ed Orte-Chiusi-Terontola.

Formazione di scogliere a difesa contro i fiumi Topino e Galdognolo sulla linea Orte-Foligno-Falconara e sbancamento di materie per la frana Frassignoni a sponda destra del Reno sulla linea Bologna-Pistoia.

c) Per completamento di linee complementari furono eseguite le seguenti opere:

Impianto delle stazioni di Torile S. Polo e Mezzano Rondani sulla linea Parma-Brescia-Iseo.

Completamento di case cantoniere e consolidamento di trincee sul tronco Brescia-Iseo.

Sistemazione della massicciata sul tronco Parma-Colorno e sulle linee Treviso-Motta, Ferrara-Argenta, Casalmaggiore-Piadena ed Adria-Loreo.

Riparazioni ai fabbricati della stazione di Cornuda, copertura di N. 16 ponticelli, modificazione della impalcatura metallica del ponte sul Brentellone sulla linea Treviso-Belluno.

d) Infine a carico dei fondi stanziati nel bilancio dello Stato per la costruzione delle linee complementari Mestre-Portogruaro e Attigliano-Viterbo fu provveduto all'aumento di binari nella stazione di Mestre ed all'ampliamento della stazione di Attigliano per far luogo all'innesto delle linee suddette colla rete in esercizio.

(*Continua*).

FERROVIA DEL GOTTARDO

QUINDICESIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuazione vedi N. 27).

« *II)* Se, come speriamo, si stabilirà un accordo riguardo « alla posa del secondo binario in base al programma « prima esposto e se il Consiglio federale garantisce agli « Stati stranieri il compimento dei lavori a norma del « programma, l'opposizione degli Stati sovvenzionanti « *all'impiego dei capitali di costruzione e dei loro interessi* « dovrà, stando alle dichiarazioni formulate nella Confe« renza 1°-3 luglio, considerarsi abbandonata e la que« stione risolta fra il Consiglio federale e la sola Compagnia.

« Nelle attuali congetture noi troviamo giusto che il « Consiglio federale esiga dalla Compagnia la garanzia « della somma occorrente alla costruzione, se a sua volta « deve garantire agli altri Stati sovvenzionanti la posa « del secondo binario in un tempo determinato, e tale « pretesa non dà luogo, per parte nostra, ad alcuna obie« zione di principio. Ma la cosa volge ben altrimenti « quanto al sistema di garanzia che il Consiglio federale « ha in animo di adottare. In base alla sua ordinanza « del 23 luglio scorso, cerca di procurarsi una garanzia « ordinando che i fondi disponibili per le costruzioni — « che ancora al 31 agosto 1885 ammontavano a fr. 10,300 000 « circa, ed erano perciò insufficienti per la costruzione « del secondo binario calcolata del valore di dodici milioni « e mezzo — siano aumentati dai loro interessi e riser« vati per il compimento della linea principale, e cioè per « la posa del secondo binario.

« Non vogliamo ora ritornare sulla questione che già « abbiamo a più riprese discussa (vedi le relazioni 2 ot« tobre 1885 e 30 marzo 1886) se cioè il Consiglio fede« rale ha il diritto di disporre degl'interessi dei fondi « della Compagnia; ci limiteremo anzitutto ad osservare « che l'ordinanza federale del 23 luglio, basata su di una « erronea ipotesi, non fornisce alle autorità federali la « chiesta garanzia o, per lo meno, la fornisce incompleta, « mentre d'altra parte si può offrire l'intera garanzia « senza ledere i diritti reali o supposti, della Compagnia.

« È duopo anzitutto di osservare che la rimanenza del « capitale di costruzione non era più, alla fine del 1885 « di fr. 10,300,000, ma solamente di . . fr. 9,972,600
« che nel corso dell'anno, e col vostro con« senso, vennero destinati alla linea principale » 800,000
« dei quali fr. 409,000 per aumento di ma-

Da riportare L. 9,172,600

Riporto L. 9,172,600

« teriale mobile, e la restante somma per « l'esecuzione d'una serie di lavori comple« mentari, fra i quali citeremo le nuove co« struzioni di Chiasso, Erstfeld e Brunnen.

« Dei capitali disponibili per le costruzioni « rimangono dunque . . . . fr. 9,172,600

« In base alla tabella che abbiamo tra« smessa al vostro dipartimento, in data 3 « agosto a. c., saranno ancora prelevati da « tale somma per lavori complementari e di « difesa . . . . . . fr. 1,333,400 [1]
« per le officine centrali » 1,680,000
« Più per aumento del « materiale d'esercizio, « per il caso d'un aumento « del traffico . . . . » 500,000
« avremo un totale di spese fr. 3,513,400 — 3,513,400
« che dovrà coprirsi coi fondi disponibili per « costruzioni.

« Di questi ultimi dunque non rimarranno « più che . . . . fr. 5,659,200

« A tale riguardo aggiungeremo che devonsi ancora « prevedere altri generi di spese per le quali non è ancora « possibile fissarne le cifre, e ciò indipendentemente dalle « somme necessarie per il nuovo locale per l'amministra« zione, le quali saranno rese in gran parte disponibili con « la creazione di ipoteche.

« Risulta quindi, da quanto precede, che anche ag« giungendovi i loro interessi, i capitali disponibili per « le spese di costruzione non sarebbero sufficienti a co« prire le spese di costruzione del secondo binario sulla « linea di montagna, e che per conseguenza l'ordinanza « federale del 23 luglio scorso non otterrebbe lo scopo « di fornire al Consiglio federale la garanzia della somma « necessaria.

« Or bene noi siamo in grado di offrire al Consiglio « federale una ben più solida garanzia. Il nostro Consiglio « d'amministrazione ci ha infatti autorizzati ad offrire al « Consiglio federale dei *solidi valori per* 10 *milioni di* « *franchi* a titolo di garanzia dell'esistenza dei capitali « necessari allo stabilimento del secondo binario sulla linea « di montagna — fatta riserva per la data dell'inizio dei « lavori e per la loro durata — e ciò alla condizione na« turale che non sarà più contestato alla Compagnia il « diritto di disporre nei limiti fissati dalla legge, degl'in« teressi dei capitali non ancora destinati alle costruzioni; « rimane naturalmente inteso che man mano che avanzerà la « posa del secondo binario la cauzione sarà successivamente « diminuita, vale a dire che sarà restituita una somma « di titoli corrispondente all'ammontare delle spese.

« Sottoponendovi questa proposta da indirizzarsi al Con« siglio federale, noi restiamo sul terreno dei trattati in« ternazionali riflettenti la ferrovia del Gottardo, e così « pure su quello delle ordinanze federali del 3 novembre « 1871 e 4 luglio 1879 riflettenti gli obblighi della Com« pagnia verso la Confederazione. A norma dell'art. 11 « di detti trattati, la Confederazione è obbligata ad esi« gere dalla Compagnia una cauzione — in ispecie od in « valori — corrispondente, in modo sufficiente, agli ob« blighi da lei contratti. Il Consiglio federale fissò a 10 « milioni di franchi la cauzione per tutti gli obblighi da « lui imposti alla Compagnia. Dunque se una cauzione « di 10 milioni è stata giudicata sufficiente per *tutti* gli « obblighi della Compagnia, noi crediamo sovrabbondare

[1] *Osservazione.* Questa somma comprende fr. 250,000, somma che a titolo di sussidio la Compagnia del Gottardo stabilì per la correzione del Ticino.

« offrendo la stessa somma per il compimento d'un ob« bligo isolato e d'importanza minore.

« Noi ci proponiamo di riunire i fondi destinati a for« mare tale cauzione emettendo la rimanenza del prestito « 4 0|0 di 100 milioni, rimanenza che ammonta a 5 mi« lioni e 1|2, e prelevando in seguito milioni 4 1|2 dai « capitali disponibili.

« *III*) In relazione alle questioni precedentemente « sviluppate, rimane a liquidarsi un terzo punto.

« Con ordinanza 29 aprile 1884 il Consiglio federale « c'invitò a presentargli, nel termine di un anno:

« *a*) i progetti e gli studi tecnici per la costruzione « delle linee Lucerna-Kussnacht-Immensee e Zug-Wal« chwyl-Goldau;

« *b*) il programma finanziario per la formazione del « capitale destinato alla costruzione di questi due tronchi, « dando la prova che tale capitale è garantito.

« Per quel che riflette i progetti e gli studi tecnici, « noi abbiamo ottemperato all'invito ricevuto, mandan« dovi, il 18|22 maggio 1886, i piani particolareggiati « per la costruzione delle due linee; per quel che riguarda « la prima in una ipotesi che non si è finora peranco « realizzata.

« Noi ci siamo ugualmente impegnati per fissare le basi « d'una solida giustificazione finanziaria. In seguito a « nostra proposta, l'Assemblea generale degli azionisti « della nostra Compagnia, onde rinforzare la situazione « finanziaria della Compagnia e nello stesso tempo porci « in grado di poter giustificare il possesso dei fondi ne« cessari alla costruzione delle linee d'accesso nord, in « data 27 giugno 1885, ha deliberato:

« 1) d'aumentare di 5 milioni di franchi il capitale« azioni della Compagnia, alla condizione che gl'interessi « dei capitali disponibili, esclusi gl'interessi del fondo di « rinnovamento, saranno lasciati integralmente a disposi« zione della Compagnia e che per contro sarà versata al « fondo di riserva una serie delle entrate straordinarie.

« 2) di emettere, appena approvata la costruzione delle « linee d'accesso nord, la rimanenza del prestito 4 0|0 di « 100 milioni, rimanenza che ammonta a 5 milioni e « mezzo, e di fare un prestito di 5 milioni, con ipoteca « sulle nuove linee costruende, da devolversi, secondo i « bisogni, a benefizio della costruzione dei tronchi in « parola.

« Con grave nostro rincrescimento le condizioni poste « dall'Assemblea generale per l'aumento del capitale« azioni non furono approvate dall'alta autorità federale, « e si è dovuto così rinviare l'emissione delle azioni che « avrebbe portato a 15 milioni i capitali per il compi« mento della linea madre. In seguito alla diminuzione « del traffico verificatosi nell'intervallo, non si potè più « pensare attualmente ad una emissione di nuove azioni, « e si dovette ricorrere ai 5 milioni e mezzo che formano « la rimanenza, non ancora emessa, del prestito 4 0|0 di « 100 milioni, per riunire i fondi occorrenti al compi« mento della linea madre; in altri termini per poter for« nire al Consiglio federale una sufficiente garanzia del« l'esistenza dei capitali destinati alla costruzione del se« condo binario. Per la giustificazione finanziaria che ri« guarda le linee di accesso nord, non rimane per con« seguenza altro mezzo che quello di contrarre un pre« stito uguale alla somma totale necessaria alla costru« zione. Visto il considerevole aumento di oneri che questi « lavori per la linea madre, e più specialmente la pronta « posa del secondo binario, impongono alla Compagnia, « l'aumento del debito per la costruzione di linee che non « apporteranno alla Compagnia altro che spese di eser« cizio, c'inspira dei timori tanto più seri inquantochè da « più di un anno il traffico sulla linea non è gran fatto « soddisfacente.

« In tal guisa nella nostra proposta riflettente la co« struzione del secondo binario sulla linea di montagna, « noi partiamo dal concetto che, dato l'obbligo che ci « assumiamo di stabilire il secondo binario e visto le at« tuali condizioni del traffico, l'alto Consiglio federale « ci accorderà una proroga equivalente di tempo per « presentare la giustificazione finanziaria che riguarda « le linee di accesso nord ».

Il Consiglio federale svizzero ci ha così risposto: Sta bene che per i lavori per il secondo binario, benchè siano ancora da eseguirsi come prescrivono i trattati, siano cominciati e condotti a termine; crede con certezza di poter ammettere, per tali lavori, che il termine di 13 anni previsto dall'Amministrazione del Gottardo, non sarà accettato dagli altri due Stati interessati, ed ha per conseguenza deciso di proporre il termine di 10 anni, riservandosi di ridurlo nel caso che avvenissero cambiamenti nella situazione finanziaria della Compagnia, oppure per un aumento notevole di traffico o per altre ragioni analoghe. Riguardo agli altri punti da noi sollevati, deve farci le seguenti comunicazioni:

1. Riguardo alla garanzia che esige, dichiara di contentarsi del deposito di 4 milioni e mezzo da prelevarsi dai fondi disponibili e rinuncia agli altri 5 milioni e mezzo che noi volevamo riunire coll'emissione della rimanenza del prestito 4 0|0 di 100 milioni.

2. Di più si dichiara pronto ad abrogare, dacchè la garanzia sarà fornita, la sua ordinanza 23 luglio 1886, nel senso tuttavia che per l'impiego degl'interessi della rimanenza del capitale di costruzione dovremo ugualmente conformarci per l'avvenire alle disposizioni dell'ordinanza federale dell'8 maggio 1883 (1|3 alla costruzione e 2|3 all'esercizio).

3. Appena saranno stati ordinati i lavori, sospenderà l'ordinanza 29 aprile 1884 riflettente la giustificazione finanziaria per le linee d'accesso nord, fino a tanto che la nostra situazione finanziaria ci permetta di porre in opera ed eseguire le dette linee.

L'esame e l'approvazione del programma per le costruzioni saranno oggetto d'una ordinanza ulteriore.

Come è detto nell'ultimo nostro rapporto, noi abbiamo intavolate trattative colle Compagnie della Centrale Svizzera e Nord-Est-Svizzera riguardo alla *cessione conveniente d'una quota del traffico di provenienza od a destinazione del Gottardo, finora riservato all'Argovia del sud, in caso che sia compiuto il tracciato più lungo della linea diretta Lucerna-Immensee, tracciato che attraversa l'altipiano di Meggen e si riunisce alla linea nell'attuale stazione di Lucerna.* Tali negoziati non sono peranco terminati. È vero però che le Direzioni delle tre Compagnie interessate conclusero, a tal riguardo, una convenzione riservandosi di farla ratificare dai rispettivi loro Consigli d'Amministrazione: tale convenzione è già stata approvata dai Consigli della Centrale-Svizzera e del Gottardo. Per contro il Consiglio d'amministrazione della Nord-Est-Svizzera l'ha respinta formulando, per regolare tale questione per mezzo d'una Convenzione, tali pretese che la Centrale-Szizzera da una parte e noi dall'altra abbiamo ritenute inaccettabili. La Direzione della Nord-Est-Svizzera s'incaricò di portare a conoscenza del suo Consiglio d'amministrazione un tale stato di cose, e per il momento a noi non rimane che aspettare per sapere se quest'ultimo persisterà nelle sue pretese.

(Continua)

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Fino dal 25 scorso giugno la Società per le Strade ferrate del Mediterraneo ricevette in effettiva consegna dalla locale Direzione tecnica governativa la parte sud della Galleria di Ronco (succursale dei Giovi), che in

forza della convenzione antecedentemente intervenuta fra il Governo e l'impresa Ottavi era stata stralciata dall'appalto del secondo tronco.

Ci consta pertanto che da quell'epoca il lavoro procede a cura e per opera della prefata Società, che ne assunse direttamente dal Governo l'incarico. Venne subito cominciata la demolizione e ricostruzione del rivestimento nelle parti giudicate più pericolose e in pari tempo proseguono i lavori che non hanno bisogno d'essere rifatti.

La dirigenza del lavoro fu dalla Società affidata al cav. Plateo, già Capo della Divisione di Sapri.

Intanto gli arbitri eletti dal Governo e dalla Impresa Ottavi valutano, in qualità di amichevoli compositori, la parte di lavoro che nella tratta stralciata dev'essere pagata all'Impresa, e questa continua la costruzione nel rimanente del tronco.

><

I giornali di Milano annunciavano pochi giorni sono l'arrivo in quella città del comm. ing. Ottolenghi, R. Ispettore superiore, per presiedere una conferenza fra i delegati delle ferrovie del Mediterraneo, Adriatiche e Ticinesi avente per iscopo di concretare le basi definitive di un accordo relativo al servizio cumulativo pel trasporto viaggiatori e merci fra le stazioni delle due grandi reti e quelle del Ticino.

Siamo in grado di rettificare questa notizia avvertendo che le conferenze cominciarono infatti il 13 corrente, ma riguardano il servizio cumulativo non colle ferrovie del Ticino bensì colla nuova linea Novara-Seregno (di cui fu recentemente aperto il tratto fra Novara e Busto Arsizio). Vi prendono parte il prefato comm. Ottolenghi in rappresentanza del Governo, i signori comm. Confalonieri, cav. Melisurgo, cav. ing. Sala e cav. ing. Viarana per la Mediterranea, il cav. ing. Galluzzi per l'Adriatica e l'ing. Rodriguez per la Società della Novara-Seregno, di cui è consigliere delegato.

Come è noto, questa linea, che passa per Saronno, si troverà, una volta compiuta, in contatto non solo colle due grandi reti ma anche colla Nord-Milano e colla Ticino che appunto a Saronno si raccordano.

><

Avant'ieri ebbe l'uogo l'annunciata visita di ricognizione, per parte di apposita Commissione, della nuova stazione di Ronco Scrivia. Componevano la Commissione il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Torino, il Capo del Movimento e Traffico del 1° Compartimento delle ferrovie Mediterranee, un delegato della Direzione tecnica governativa e l'Impresa Ottavi.

La Commissione riconobbe essere necessari alcuni lavori di finimento, la modificazione nell'impianto di qualche binario, ecc., lavori che potranno essere eseguiti in pochi giorni, epperciò propose al Ministero che la Stazione si apra al pubblico servizio il giorno 1° agosto p. v.

Come è noto, questa nuova stazione di Ronco venne costruita per la linea succursale dei Giovi, ma dovendo ora servire tanto per questa, quanto per l'antica linea, si rese necessario uno sviluppo conveniente di binari affine di provvedere alle esigenze del servizio.

><

Dal 4 al 13 corrente fu tenuta a Firenze, presso la Sede delle Ferrovie Adriatiche, ed in seguito ad invito del R. Ispettorato Generale, una conferenza fra i rappresentanti delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, allo scopo:

1° di modificare, per quanto possibile, le norme con cui sono regolate presso le rispettive Società le pratiche concernenti i lavori e le forniture per conto sociale;

2° di unificare la procedura di aggiudicazione e le clausole amministrative dei capitolati per le forniture da farsi per conto dello Stato;

3° di esaminare le modalità proposte dal Ministero per la redazione ed approvazione dei preventivi del materiale metallico d'armamento e per la imputazione delle relative spese di acquisto.

Sappiamo che questo studio mirava specialmente a facilitare, introducendo norme uniformi, l'applicazione dell'art. 65 del Capitolato d'esercizio, dove è detto che anche le provviste e i lavori a carico dei fondi di riserva e della cassa per gli aumenti patrimoniali potranno, sotto il controllo del Governo, essere fatti colle regole e cautele stabilite dalle Società per le provviste e i lavori a loro carico.

Su tutti i punti accennati si è potuto stabilire fra i delegati delle tre Società un sufficiente accordo.

><

Sappiamo che i Sindaci dei Comuni della Valsassina hanno presentato al Ministero dei lavori pubblici, una relazione intesa a dimostrare l'utilità di variare il tracciato della ferrovia Lecco-Colico nel senso di scostarsi dalla sterile linea lungo il Lago, le cui sponde sono già ampiamente servite dalla Navigazione lacuale, per dirigerla invece nell'interno della Valsassina.

In detta relazione si dice che il nuovo tracciato, oltre all'essere di più facile esecuzione, avrebbe eziandio il vantaggio di favorire una industriosissima regione che annovera miniere, stabilimenti serici, ferriere, fabbriche d'armi, cave e macine di barite, cave d'ardesia, cave di cinabro, stabilimenti di acque minerali e numerose casère per la maturazione dei formaggi cosidetti di Gorgonzola e di Grana; stabilimenti tutti che contribuirebbero a dare alla nuova linea, un forte sviluppo ed un traffico rilevantissimo.

><

Abbiamo annunciato nel numero precedente come la Società Mediterranea avesse sottoposto all'approvazione governativa due progetti di massima per l'impianto definitivo del servizio viaggiatori alla Scalo Lacuale di Como. Ora ci informano che il R. Ispettorato Generale ha dato incarico all'Ispettore Capo del Circolo di Milano di intendersi colla predetta Società, col Municipio di Como e colla Lariana, allo scopo di scegliere d'accordo il progetto da adottarsi.

><

Come a suo tempo annunciavamo, dalle ordinazioni pel terzo migliaio di carri da merce vennero stralciati trenta carri, per cui la Società Mediterranea si riservava di presentare proposte speciali per favorire determinate categorie di trasporti.

Tali proposte furono ora trasmesse all'Ispettorato generale, e consistono nell'acquisto di venti carri serbatoi, destinati al trasporto del petrolio e dieci speciali pel trasporto di acidi. I primi sono della portata di 10 tonnellate, a due assi, con freno e log-

getta, e si farebbe per essi una gara internazionale, con consegna in due lotti. Gli altri sono senza freno e verrebbero messi in gara nazionale, da consegnarsi in una sola volta.

><

Sappiamo che l'amministrazione delle Società ferroviarie del Mediterraneo sta studiando per attivare un servizio di treni locali sulla Riviera ligure di Ponente, ad imitazione di quanto già vien fatto su quella di Levante.

><

La Direzione dell'esercizio delle Strade ferrate della Sicilia ha presentata all'approvazione governativa la proposta per il completamento e risanamento della massicciata lungo la linea da Palermo a Porto Empedocle, ivi compreso il tronco di diramazione al molo di Palermo. La proposta contempla la generale e definitiva sistemazione della massicciata di tutta la linea.

La spesa all'uopo preventivata, rileva a L. 1,259,500, delle quali: *a)* per la provvista e collocamento in opera della massicciata a completamento della sagoma, L. 384,450; *b)* per la provvista e collocamento in opera della massicciata occorrente per sostituire le materie di rifiuto e per la vagliatura di quella esistente L. 875,050.

><

La Società per le Strade ferrate dell'Adriatico ha studiato e sottoposto all'approvazione governativa il progetto di ampliamento della stazione di Sondrio ed ha chiesta contemporaneamente l'approvazione della relativa spesa la quale ammonta a L. 102,000.

Sono uniti al progetto i documenti necessari per provvedere all'appalto dei lavori.

><

Il Servizio delle costruzioni per le Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto di appalto per la costruzione e posa in opera delle travate metalliche occorrenti pei ponti del tronco Vallo-Pisciotta, lungo la linea da Battipaglia a Castrocucco.

Le travate da provvedere sono 11, ed il loro costo complessivo è valutato di L. 230,000.

><

Il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Milano nell'occasione che ha proceduto alla visita di collaudo del materiale rotabile per la nuova linea Novara-Seregno, (il quale è dello stesso tipo di quello in esercizio sulle ferrovie Nord-Milano, e su quelle del Ticino) ha stimato conveniente di eseguire anche alcune esperienze del nuovo freno Schleifer ad aria compressa, di cui è munito il materiale medesimo, onde constatare la bontà e la efficacia del freno di cui trattasi.

Il nuovo freno è una modificazione, o per meglio dire, una semplificazione del freno continuo automatico ad aria compressa Westinghouse. Sappiamo che le esperienze fatte sono riuscite in modo assai soddisfacente.

L'applicazione del freno Schleifer non è molto costosa, e si può ritenere che le relative spese d'impianto siano di poco superiori alla metà di quelle che occorrono per provvedere il materiale di freni di sistemi consimili.

Un primo esperimento del freno Schleifer erasi già fatto il 19 giugno u. s., e di esso abbiamo tenuto parola nel n. 26 del *Monitore.*

><

Un violentissimo uragano, scatenatosi nella notte dal 12 al 13 luglio nella regione alpestre di Cheran che prospetta la stazione di Quart-Villefranche sulla linea di Aosta, converti in torrente impetuoso il modesto rigagnolo proveniente dall'abitato di Cheran, che scende alla Dora proprio dirimpetto al fabbricato passeggeri della suddetta stazione. Il torrente, demolito il parapetto del muraglione a monte del piazzale, precipitò nel piazzale stesso trascinandovi tanto fango e detriti da coprire i binarii con uno strato di un metro circa d'altezza per una estesa di 40 metri.

Il Servizio del Mantenimento organizzò immediatamente lo sgombro che si potè, almeno parzialmente, ottenere in modo da dare il passaggio al treno 477 dello stesso giorno 13 luglio. Si eseguì il trasbordo dei passeggeri e bagagli pei treni 474, 471, 473, 476, 475, 478: i treni merci vennero sospesi.

Le autorità locali assicurano che bisogna rimontare al 1833 per riscontrare la ripetizione del fatto che ebbe a cagionare l'interruzione; epperò esso non poteva essere prevenuto dalla Direzione tecnica governativa di quella linea, la quale avvertita dell'accidente accorse sul luogo e diede le disposizioni per quei provvedimenti che varranno a garantire da altre invasioni il piazzale di Quart-Villefranche.

><

Con recente decreto ministeriale venne autorizzata la spesa di L. 94,000, quota residuale per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di San Giuseppe (linea Savona-Bra), oltre la somma di L. 200,000, approvata fino dal 1884.

><

Con altro decreto ministeriale fu approvata la spesa di L. 10,000 per l'impianto del servizio telegrafico sul tronco Pontremoli-Spezia, di prossima apertura, della nuova linea Parma-Spezia.

><

Il R. Ispettorato Generale approvò pure i contratti stipulati dalla Società Mediterranea per la fornitura del secondo migliaio di carri da merce, autorizzando in pari tempo la relativa spesa di L. 2,873,393 a carico della cassa per gli aumenti patrimoniali.

><

Altre approvazioni di spesa pervenute dal R. Ispettorato Generale alla Società per le Strade ferrate del Mediterraneo:

L. 5,700 per la costruzione di una tenda metallica sulla fronte interna del fabbricato viaggiatori della stazione di Villa San Giovanni (linea Reggio-Castrocucco);

L. 2,000 per la costruzione di tramezzi e lucernari nei locali d'ufficio della Sezione del Mantenimento in stazione di Roma;

L. 9,100 per opere a difesa dell'argine ferroviario alla progr. 62,780 della linea Bra-Savona.

L. 2,500 per la costruzione di un tombino raccoglitore in stazione di Roma;

L. 18,600 per la costruzione di muri di difesa dal mare presso il Capo Zeffiro, lungo la linea Taranto-Reggio:

L. 1,410 per opere murarie inerenti alla divisione dei locali fra le due Amministrazioni Adriatica e Mediterranea, nelle stazioni di Milano Centrale e Porta Garibaldi;

L. 2,000 per l'impianto di una comunicazione elettrica a campana fra la stazione di Roma e quella di Cervara, sul primo tronco, di prossima apertura, della linea Roma-Solmona;

L. 2,760 per ricarichi di massicciata sulla linea Avellino-Benevento;

L. 4,190 per la sistemazione dei marciapiedi nella stazione di Vercelli;

L. 700 per l'ampliamento del locale ad uso ufficio merci a P. V. in stazione di Sarzana.

><

Gare aperte dalla Società per le S. F. del Mediterraneo

Riordino dell'impalcatura metallica del ponte sul Volturno presso Capua. Importo presunto del lavoro L. 100,000. Termine utile per la presentazione delle offerte il 23 corrente.

Carico pietrisco lungo il tronco Taranto-Grottaglie della linea Taranto-Brindisi. Importo L. 3000. Termine utile il 21 corrente.

Impianto di un'officina per riparazione di locomotive e sistemazione di binari a Civitavecchia. Importo L. 32,000. Termine utile il 25 corrente.

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione Generale della rete Mediterranea, il Regio Ispettorato ha approvato le seguenti aggiudicazioni definitive:

All'Impresa Industriale italiana di Napoli la costruzione di una tenda metallica pel fabbricato passeggieri e caffè in stazione di Caserta;

Alla Ditta ing. Enrico Peregrini di Milano i lavori per la costruzione di magazzeni ad uso dell'Economato in stazione di Torino P. N.;

Alla ditta Maisano Michele di Reggio Calabria la sottomurazione al muro di guardia del torrente Saline (linea Taranto-Reggio);

Alla Ditta Garlero Domenico di Alassio la copertura di un tratto di cunetta fra il muraglione di sostegno e la gora Orengo in stazione di Ventimiglia;

Alla Ditta Greco Giovanni di Milano la costruzione della sede pel secondo binario sul tronco Brandizzo-Chivasso, della linea Torino-Milano.

><

Nella seduta tenutasi il 15 andante dal Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Beer Sondhimer e C.i di Francoforte sul Meno per fornitura di Kg. 20,000 di stagno in pani di prima qualità;

Colla Société Anonyme de Baume et Marpent di Haine S.t Pierre per fornitura di 100 carri scoperti a due assi senza freno e loggetta per trasporto merci, della portata di 12 tonnellate;

Colla Ditta Henschel e Sohn di Cassel per fornitura di 5 locomotive a quattro ruote accoppiate e carrello girevole, munite degli organi pel freno continuo ad aria compressa (Westinghouse) e di 5 tenders relativi;

Colla Ditta I. A. Maffei di Monaco per fornitura di altre 5 locomotive come sopra;

Colla Ditta Henschel e Sohn di Cassel per fornitura di 10 locomotive a sei ruote accoppiate e relativi tenders;

Colla Ditta Cory Brothers e C. di Cardiff per fornitura di 90,000 tonnellate di carbone grosso inglese e tonnellate 60,000 di carbone minuto, da consegnarsi in diversi punti della Rete;

Colla Ditta Varisco Onorato di Milano per fornitura di mobili di noce greggio e di legno dolce;

Colla Ditta Tardy e Benech di Savona per fornitura di Kg. 160,000 di ferri speciali;

Colla Ditta Ercole Giovanni di Milano per fornitura di mobili di noce a lucido;

Colla Ditta Marietti Giovanni Battista di Forno Rivara per fornitura di 100,000 viere di acciaio per tubi bollitori.

><

In detta seduta venne pure approvato il preventivo della spesa occorrente per la provvista di sabbia vagliata del torrente Bormida, per uso delle locomotive, pel periodo dal 1° luglio corrente al 30 giugno 1888.

><

Il Municipio di Reggio di Calabria ha presentata domanda al Ministero dei lavori pubblici per ottenere che il numero delle corse giornaliere dei piroscafi postali fra Reggio e Messina fosse da due portato a tre, o quanto meno venisse spostato l'orario in modo da riuscire comodo ai commercianti di Reggio che pei loro affari devono recarsi a Messina.

A questo proposito ci viene assicurato che la Direzione generale delle Poste avrebbe manifestato avviso contrario alla domanda del Municipio di Reggio, imperocchè, qualora la si volesse accogliere, occorrerebbe di aumentare sensibilmente il canone che l'Amministrazione postale paga alla Società di navigazione per l'attraversamento dello stretto di Messina.

Nè sarebbe possibile di modificare nel modo che si desidera l'orario, imperocchè le corse attuali sono in coincidenza coi treni da e per la Sicilia.

><

Con decreto Ministeriale del 2 corr. le Amministrazioni ferroviarie sono autorizzate ad aggiungere la voce « chiavarde per vie ferrate, tramvie, caldaie ecc.» con la indicazione della classe 5.a della tariffa generale e speciale 75, e della serie *E* della tariffa speciale 116 p. v. per assimilazione alle altre merci in detta serie specificate, e a sostituire alla voce attuale « chiavarde di ferro » la seguente: « chiavarde di ferro per murature ».

><

Il R. Ispettorato generale ha invitato le Società ferroviarie a sollecitare i lavori per la presentazione delle proposte relative alle nuove tariffe locali, da sostituirsi a quelle in vigore fin da prima del 1.o luglio 1885, e che tuttora si applicano in virtù della disposizione transitoria contenuta nei contratti d'esercizio.

><

Il Consiglio di Stato, nelle sue recenti adunanze, prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni possa essere approvato il progetto per l'impianto di un binario di incrociamento nella stazione di Pieve di Sori (linea Spezia-Genova), presentato dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo.

La spesa preventivata per i lavori che all'uopo occorrono ammonta a L. 72,500;

2° Che si possano approvare due schemi di contratto stipulati dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, il primo con lo stabilimento Ansaldo di Sampierdarena per la fornitura di n. 8 locomotive a quattro ruote accoppiate con carrello girevole e relativi *tenders;* il secondo, con lo stabilimento Cerimedo, ora Breda, di Milano, per la fornitura di n. 8 locomotive *tenders.* Il prezzo concordato con la Ditta Ansaldo è di L. 1.45, per Kg. di locomotiva e di lire 0.86, per Kg. di *tenders;* quello convenuto colla Ditta Cerimedo è di L. 1.65 per Kg. di locomotiva;

3° Che si possa approvare il collaudo definitivo del materiale e dei meccanismi fissi forniti dalla Impresa Rizzi per l'armamento delle stazioni ferroviarie dei tronchi Colico-Sondrio e Colico-Campo, della ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna;

4° Che meriti la ministeriale approvazione il progetto di appalto dei lavori di difesa della Stazione di Fener contro le corrosioni del Piave e pel ricarico della scogliera fra gli ettometri 19 e 27, del tronco Fener - Levada (linea Belluno-Feltre-Treviso). L'ammontare totale dei Lavori considerati in progetto ascende a L. 170,000, delle quali a base d'asta L. 153,495;

5° Che si possa approvare il progetto di appalto per la fornitura del materiale metallico occorrente per n. 28 scambi semplici e relativi crociamenti con cuore capovolgibile, tangente 0,10, modello Vignole, e per n. 3 intersezioni ad angolo retto col binario trasversale rialzato; necessari per l'armamento delle stazioni del tronco Bastia-Alfonsine, sulla ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini e diramazione per Lugo.

><

Siamo informati che i Collegi arbitrali, instituiti a termine dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885 N. 3048 hanno definitivamente stabilita la loro sede in Roma, nel palazzo della Banca Tiberina, corso Vittorio Emanuele, N. 51, 1° piano.

><

La Società per le Strade ferrate Meridionali ha presentata al Ministero dei lavori pubblici la proposta relativa all'acquisto di N. 10 carri-cisterna per il trasporto dell'acqua potabile, onde così aver modo di provvedere alla urgente necessità in cui trovasi la Società medesima di soddisfare alle numerose richieste che di giorno in giorno le pervengono per il trasporto di acqua.

><

Ci consta che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con il R. Ispettore-capo del Circolo ferroviario di Torino, ha disposto che si proceda ad un sopraluogo a Genova onde stabilire i provvedimenti da prendersi per togliere gli incagli lamentati nelle operazioni commerciali sulle calate di quel Porto.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo per soddisfare in qualche modo ai desideri del Comune di Arona ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una proposta di variazione nell'orario del treno 578 da Milano a Gallarate, del quale potrebbero ancora servirsi i viaggiatori diretti ad Arona.

><

Siamo informati che il R. Ispettore-capo del Circolo ferroviario di Bologna dopo esame del progetto esecutivo del 3° tronco della ferrovia Modena-Vignola, compreso fra San Donnino e Modena, ha ritenuto, con alcune avvertenze, il progetto stesso regolarmente redatto e meritevole della approvazione superiore.

><

Sappiamo che oggi ha luogo, per parte del Regio Ispettorato e col concorso dei rappresentanti della Società della Ferrovia centrale Canavese, la visita di ricognizione del nuovo tronco Rivarolo-Castellamonte.

Constandoci che i lavori sono pressochè ultimati, crediamo che la linea verrà inaugurata ed aperta il 24 corrente.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo ha pubblicato un manifesto col quale annunzia che, a partire dal 1° luglio, ha posti in distribuzione speciali biglietti di andata e ritorno da Milano e Torino a Londra. Questi biglietti sono valevoli per 45 giorni e con facoltà di fermata nelle stazioni intermedie, ai prezzi e per gli itinerari seguenti:

Andata: via Modana-Parigi-Boulogne o Calais - Ritorno: via Boulogne o Calais-Parigi-Modana, prezzi dei biglietti di prima classe L. 286, seconda classe L. 212,50.

Andata: via Modana-Parigi-Boulogne o Calais - Ritorno: via Boulogne o Calais-Laon-Gottardo-Luvino, prezzi dei biglietti 1 a classe L. 286,85, 2.a classe L. 213,60.

Andata: via Modana-Parigi-Boulogne o Calais — Ritorno: via Boulogne o Calais-Laon-Gottardo-Chiasso, prezzi dei biglietti prima classe L. 286, 2.a classe L. 212,50.

Nei prezzi indicati è già compresa la sopratassa di L. 2,50 per biglietto, dovuta quale diritto d'imbarco e di sbarco a Boulogne od a Calais, ma non quella di 5 centesimi per biglietto.

La vendita dei biglietti ha luogo a Milano presso la Stazione Centrale e presso l'Agenzia internazionale di Viaggi in Galleria V. E., ed a Torino presso la Stazione di Porta Nuova.

È accordata, sul solo percorso estero, una franchigia di 25 chilogrammi di bagaglio tanto nell'andata che nel ritorno.

I portatori dei biglietti di Andata e Ritorno Torino-Londra e viceversa, della combinazione Modana-Luvino possono seguire, fra Luvino e Novara, tanto la via Laveno-Gallarate-Milano, che quella diretta Sesto Calende-Oleggio, o viceversa.

Sono applicabili a tutti i sovraindicati biglietti le norme e condizioni che regolano l'uso dei biglietti di Andata e Ritorno sulle linee di ciascuna Amministrazione.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori pubblici per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

Sostituzione di una piattaforma da metri 4,50 ad altra di metri 4 esistente in Stazione di Lecco, linea Bergamo-Lecco, L. 6,240.

Impianto di una rete telefonica nelle Officine di Firenze, linea Firenze-Pistoia-Pisa. — L. 5,900.

Costruzione di parapetti mancanti ad alcune opere d'arte sulle linee Orte-Chiusi-Terontola-Firenze e Foligno-Terontola. L. 69,100.

Ampliamento e sistemazione del Fabbricato Viaggiatori nella Stazione di Bozzolo, linea Cremona-Mantova. — L. 7,200.

Sostituzione di 11 piattaforme da m. 4 con altrettante da m. 4,50 nelle Stazioni di Venezia, linea Peschiera-Venezia. — L. 81,400.

Consolidamento sul tronco Rubiera-Modena, linea Piacenza-Bologna. — L. 3,500.

— La Direzione della Società delle Ferrovie Meridionali, esercente la Rete Adriatica, ha già da tempo iniziato pratiche per ristabilire il servizio cumulativo colla Direzione della Südbahn pei Transiti di Cormons, Pontebba e Ala. Per concretare le basi di tali accordi venne testè tenuta una conferenza a Vienna, presso la Direzione della Südbahn, col concorso anche dei delegati delle Ferrovie del Mediterraneo; in tale conferenza si concretò il sistema delle nuove tariffe pel servizio cumulativo italo-austriaco, essendo già intervenuti preventivi accordi sull'istradamento delle merci pei tre transiti di Cormons, Pontebba e Ala.

— La prefata Direzione generale ha pure rimesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto di ampliamento della stazione di Sondrio, linea Sondrio-Colico-Chiavenna, per l'ammontare di L. 102,000.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — Presso la R. Prefettura di Messina avrà luogo il 27 corrente alle ore 10 l'unico e definitivo appalto delle opere ancora necessarie per ultimare il tronco Saponara-S. Filippo (ferrovia Messina-Patti-Cerda) il cui importo ammonta a lire 270,000. I lavori dovranno essere compiuti dal 15 dicembre c. a. I concorrenti dovranno esibire, oltre i documenti soliti, una cauzione provv. di lire 14,000 e cauzione definitiva di lire 27,000 all'atto della aggiudicazione.

Ferrovia Roma-Solmona. — È stata chiesta ed autorizzata la visita di ricognizione del tronco della ferrovia Roma-Solmona, compreso fra Roma e Tivoli. Si ritiene che, come già abbiamo annunziato nel nostro numero del 18 giugno, l'apertura all'esercizio possa seguire verso il 20 del corr. mese.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Essendo riuscita soddisfacente la visita fatta al tronco Cuneo-Robilante, di cui abbiamo tenuta parola nell'ultimo numero del nostro giornale, il ministero accordò l'autorizzazione, proposta dalla Commissione. per l'apertura del tronco in parola al pubblico servizio.

L'apertura ha luogo oggi stesso, senza festa inaugurale di sorta, con l'orario già da noi annunziato di tre treni per l'andata e tre per il ritorno.

Questo tronco comprende le stazioni di Boves, Borgo S. Dalmazzo, Roccavione e Robilante, che tutte furono abilitate ai trasporti a grande ed a piccola velocità ordinaria ed accelerata in servizio interno e cumulativo italiano.

Ferrovia Reggio Castrocucco. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che con talune avvertenze possa approvarsi il progetto per una galleria artificiale fra le gallerie di Sant'Elia e Torre di Palmi, lungo il tronco di ferrovia da Bagnara a Palmi, della linea Reggio-Castrocucco.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione — Il giorno 12 corr. si riunirono a Losanna diversi banchieri italiani e svizzeri, sotto la presidenza del signor Hentsch di Ginevra, presidente del *Comptoir d'Escompte* di Parigi e della nuova Banca ferroviaria svizzera, per deliberare sull'importante quesito del traforo del Sempione.

Dopo lunga e matura discussione l'assemblea, su proposta dell'Hentsch, risolse in massima la costituzione d'un consorzio bancario comune, il quale dovrà occuparsi con sollecitudine della raccolta dei capitali necessari all'impresa. Il consorzio comincierà le sue pratiche appena sarà sciolta la questione del raccordamento colla linea italiana di Domodossola. Hentsch è convinto che il progetto per il traforo del Sempione sia alla vigilia della sua attuazione. A questa conferenza assisteva l'ing. Ferri, rappresentante dell'Impresa Vitali, il quale fece uno studio completo dei diversi tracciati, e diede delle informazioni tecniche sulla progettata ferrovia.

Ferrovie inglesi. — Tempo fa la Camera dei lordi votò un progetto di legge sulle ferrovie e le vie fluviali del Regno Unito.

Risulta ora, da una dichiarazione fatta il 4 corr. alla Camera dei comuni dal primo lord della tesoreria, che il secondo ramo del Parlamento si trova nell'impossibilità di poter a sua volta discutere tale progetto in questo scorcio di sessione.

Per tale contrattempo il voto emesso dalla Camera dei lordi è nullo, la discussione di questo progetto dovrà essere rifatta a nuovo, e per conseguenza l'esecuzione del progetto sarà ritardata di un anno.

Ferrovie dell'India inglese. — Dal resoconto annuo di queste ferrovie risulta che nel 1885 furono costrutti 1720 nuovi chilometri, e che perciò la rete ferroviaria dell'India inglese ha ora uno sviluppo di 21,425 chilometri.

Ferrovie delle Indie olandesi. — Il governo olandese decretò la costruzione d'una linea ferroviaria fra Mocara-Kaldban e la baia di Brandewyrs sulla costa ovest dell'isola di Sumatra.

Ferrovie spagnuole. — Il governo spagnuolo decise di concorrere con L. 30,800,000 alla costruzione della linea Limares-Almeria. Lo stesso governo ha autorizzato la costruzione e l'esercizio delle seguenti linee: Tudela di Navarra-Fitero, Fitero e Nuevo, passando per Murchante, Carella, Cintruenigo; Xeres-Algesira; Robadilla-Ronda.

Ferrovie rumene. — È stata testè inaugurata la linea Pitesti-Kimpolung di 56 chilometri.

Questa linea completa i 600 chilometri di ferrovia che furono aperti al pubblico servizio dal 1° gennaio corr. anno.

Fra queste linee vi ha quella Bucarest-Kalarasci, con diramazioni di 265 chilometri, che riuniscono il nord e l'ovest della Rumania al porto di Kustendje, a mezzo d'un ponte che attraversa il Danubio a Tciernavoda.

Ferrovie Serbo-Turche. — Com'ebbimo, tempo addietro, ad annunziare, la diramazione Vrania-Iskil, congiungente la ferrovia di Belgrado-Nissa con la linea Mitrovizza-Salonicco fu già terminata e consegnata dall'impresa costruttrice al governo turco.

In attesa dell'apertura dell'esercizio di questa linea al pubblico, a Salonicco parecchie case esportatrici francesi ed inglesi hanno già eretto delle succursali, ripromettendosi non poco, per l'incremento del commercio nella penisola balcanica, dall'attivazione della nuova linea ferroviaria, che sola permet-

terà una efficace concorrenza contro il commercio austro-ungherese. Anche l'impresa incaricata dell' esercizio ferroviario sembra disposta a concedere delle facilitazioni tariffarie onde incoraggiare i nuovi commerci.

Quanto poi all'apertura della nuova linea, che ancora non ebbe luogo in causa delle stipulazioni della *conférence à quatre* richiedenti l'apertura simultanea delle ferrovie Belgrado-Salonicco e Belgrado-Costantinopoli, benchè la Sublime Porta non sia contraria all'inaugurazione della strada ferrata dalla Serbia a Salonicco prima ancora del compimento dell'altra linea, l'apertura della ferrovia in discorso non avverrebbe così presto, poichè l'Austria Ungheria vi si oppone vivamente. Ed è chiaro. Malgrado il cattivo stato in cui tuttora si trova il porto di Salonicco, assolutamente inadatto a soddisfare alle esigenze di un commercio sviluppato, l'apertura della linea di Salonicco farebbe soffrire sensibilmente il traffico del porto di Fiume per certi territori balcanici; epperò il governo austriaco fin che potrà, impedirà l'apertura parziale delle ferrovie d'Oriente.

Coll'apertura di questa linea il tragitto da Salonicco a Vienna che, non è guari, richiedeva sette od otto giorni di viaggio, potrà effettuarsi in sole 36 ore. E questo tempo sarà ancora ridotto quando il servizio delle comunicazioni dirette sarà regolarmente stabilito.

Per completare questa linea non rimarrà quindi a costrursi che il tronco bulgaro Tzaribrod-Vakaul, di circa 120 chilom.

Ferrovie russe. — La rete ferroviaria russa è aumentata, nel 1886, di oltre 500 verste (chilometri 533). Alla fine dello scorso anno la rete ferroviaria della Russia d'Europa aveva uno sviluppo di 24,508 verste (chilometri 26,125).

L'introito totale dato dalle ferrovie fu di rubli 221,267,088, pari a L. 885,068,352, con una diminuzione sugl'introiti del 1885 causata dal diminuito traffico dei cereali.

— Il governo dello tsar ha definitivamente decisa la costruzione d'una rete che, attraverso la Siberia, metta al porto di Wladivostok, sul Grande Oceano, in diretta relazione colla rete ferroviaria della Russia europea.

Questa rete consterà di tre linee distinte: la prima avrà uno sviluppo di 1600 chilometri ed unirà Tomsk a Irkutsk; la seconda di 900 chilometri dalle rive del lago Baikal, presso Irkutsk, a Sretensk; la terza di 400 chilometri unirà Wladivostock all'Ossuri. Quattrocentomila rubli furono destinati allo studio di questo grandioso progetto.

Ferrovie Russe nell'Asia Centrale — Dalle ultime notizie ricevute riflettenti queste ferrovie, risulta che i lavori di costruzione sono spinti con prodigiosa alacrità. La prima sezione della linea, che partendo da Kraznowodsk, sul Mar Caspio, va fino a Merw, è il punto di biforcazione di due tronchi dei quali uno, quello del Turkestan, è stato inaugurato il 13 dicembre 1886, fino a Tciardjni sull'Amur-Daria. Uno speciale battaglione d'operai militari lavora senza posa al compimento di tale tronco che toccherà Samarcand e Taschend. L'altro tronco che trovasi ancora allo stato di *semplice progetto*, sarà costrutto in direzione di Seraks ed Herat (Afganistan), e sarà in seguito prolungato sino a Sibi ove si collegherà alla linea dell'India inglese che termina a Shikarpur sul fiume Indu. La lunghezza totale di questa linea che congiungerà il Mar Caspio all'Indu, passando per Merw e Herat, sarà di 1400 miglia inglesi, pari a chilometri 5600.

I giornali russi parlano di questa ferrovia come di cosa fatta, ma però non è certo finora che il governo inglese, per quel che lo riguarda, voglia dare alla Russia il permesso di congiungere le sue linee dell'Asia Centrale con quelle inglesi dell'India.

Ferrovie dell'America del Sud. — Il progetto di ferrovia fra le città di Buenos Ayres e Montevideo è prossimo alla sua realizzazione, e la sua importanza, dal punto di vista delle relazioni fra le due repubbliche, è tale che non v'ha dubbio sia potentemente appoggiato dai due governi. La lunghezza della linea è di 353 chilom., e salvo i ponti o viadotti da costrurre, i lavori d'arte non sono nè numerosi, nè difficili. La Compagnia che ne richiede la concessione, calcola il costo totale a L. 2,416,000. Eccone il percorso: Da Buenos Ayres a Las Conchas la ferrovia utilizzerebbe il tronco del Nord; da questo punto dopo traversata la riviera, la linea percorrerà le sponde della Lujan fino all'imboccatura dell'Arroya las Tunas, al di qua della quale passerebbe la Lujan e le isole che formano il Delta per sboccare al Paranà de las Palmas; essa passerebbe poscia la Guazi fra Punta de Piedras e Punta Chaporral sul territorio uruguayano dirigendosi al Sud verso Higueritas, Carmeio e Colonia. La ferrovia fra quest'ultimo punto e Montevideo è in costruzione da molti mesi, e fu decretata sotto il governo del generale Santos.

Notizie Diverse

Il freno Vestinghouse — Il 12 corr. avveniva lo sviamento del treno diretto di Parigi a metà strada della galleria del Frejus.

Il treno era munito del freno ad aria compressa Westinghouse; il macchinista, appena visto il pericolo, manovrò il freno, fermando il treno in 60 metri. Il treno composto di macchina e *tender* e di sei vetture, sviò completamente.

Il treno, sviando, rasentò i fianchi della galleria, e, senza la constatata potenzialità del freno, certo il convoglio si sarebbe fracassato contro le pareti della galleria stessa.

Si riscontrarono due rotture negli attacchi delle vetture: l'una ad un accoppiamento a vite, l'altra ad un accoppiamento di *tender*. Lo sviamento venne prodotto da una rotaia spezzata.

È incontestabile che in quest' occasione il frena Westinghouse ha reso un gran servizio, e mercè la sua sicurezza e pronta azione ha impedito una grande disgrazia e forse salvato la vita di molti viaggiatori ed impiegati.

L'irrigazione dell'Agro romano — Le due Commissioni per la bonifica dell'Agro romano, in seduta collettiva, hanno manifestato la loro preferenza in favore del progetto tecnico dell'ing. Canevari circa la derivazione delle acque dell'Aniene.

Il canale corre dalla villa Macenate presso Tivoli (altitudine 164 metri) sino a raggiungere i monti Laziali presso Albano, indi percorre sino ad Anzio non meno di 57 chilometri.

Il suo deflusso costante è calcolato in una media non minore di 12 metri cubi di acqua per minuto secondo, dei quali 5 saranno distribuiti per l'irrigazione a scopo agricolo e 7 per forza motrice a scopo industriale.

Le acque saranno distribuite in gran parte in cinque grandi stazioni idrauliche, di cui quella presso Ciampino avrà un ramo di derivazione che farà capo presso l'Aventino.

Il progetto è stato preferito pel doppio scopo, che meglio degli altri congeneri mira a conseguire uno scopo agricolo e industriale. Per esso oltre 5000 ettari di terreno potranno godere dei benefizi dell'irrigazione presso Frascati, Grottaferrata, Monteporzio, Castel Gandolfo, Albano, Roma ed Anzio.

Agenzie ferroviarie belghe — Nell'ultimo numero del nostro giornale abbiamo parlato delle Agenzie ferroviarie, create all'estero dal governo belga, ora possiamo aggiungere che un'agenzia di questo genere, alla quale è preposto il

signor Stevens, funziona già a Milano (via S. Radegonda, N. 10) per trasporti da e verso l'Italia e i paesi dell'Oriente.

Nello stesso Belgio e precisamente ad Anversa esiste eziandio una agenzia commerciale delle S. F. dello Stato, e questa, alla quale è preposto il sig. Lambiu, si trova alla stazione principale dello scalo marittimo presso i magazzini generali.

Il lusso nei vagoni americani. — L'idea di aggiungere un bagno nei vagoni a letto, che fu già posta in opera dalla Compagnia canadese del Pacifico, pare abbia ad essere adottata sulle più grandi linee ferroviarie.

Le Compagnie dei vagoni a letto Wagner e Pulmann hanno, ciascuna per proprio conto, costrutto un treno di vetture di lusso composto d'una sala da bagno, di una sala di toeletta, d'un ristorante, d'un compartimento per i fumatori, d'una gran sala da pranzo e d'una biblioteca ricca degli ultimi romanzi moderni e di giornali quotidiani e periodici. Quando si trovasse a suggerire altre innovazioni non v'ha dubbio che sarebbero adottate dalle suddette compagnie, allo scopo di aumentare, se possibile, il *comfort* dei viaggiatori. Le piattaforme fra un vagone e l'altro sono pure protette dalla polvere a mezzo di un tetto e di porte, cosicchè hanno l'aspetto d'un vero corridoio di comunicazione ed i viaggiatori possono recarsi da un vagone all'altro per trovare un amico o per ingannare il tempo con una passeggiata.

I tunnels sotto i fiumi. — La Commissione della Camera dei Lords ha approvato il progetto di un nuovo tunnel sotto il Tamigi, fra Blaskwall e Greenwich. Il tunnel avrà una lunghezza di due miglia e costerà un milione e mezzo di sterline.

— Il successo riportato dagl'ingegneri inglesi nei due tunnels sotto il Mersey e il Severn ha incoraggiato gl'ingegneri americani a riprendere i lavori per un grande tunnel sotto il fiume Hudson, che porrebbe in comunicazione diretta New-York con Jersey-city.

Le difficoltà finora incontrate non stanno nella lunghezza o nella profondità, ma nella qualità del suolo nel quale penetra facilmente l'acqua del fiume. Si è deciso per ora di adottare il sistema di Poetsch di Ochserslebeux.

Il Telefono in Francia — La linea telefonica da Parigi a Rouen è stata aperta al pubblico il 25 giugno u. s. Per ora il servizio è limitato fra il palazzo della Borsa di Parigi e l'Ufficio centrale dei telegrafi di Rouen. La tassa è di 1 franco per ogni cinque minuti di conversazione, da pagarsi dalla persona che domanda la comunicazione. Le persone presenti alla Borsa di Parigi potranno essere chiamate alle cabine telefoniche esistenti nel locale suddetto. La tassa minima di 1 franco resterà devoluta all'Amministrazione quand'anche il corrispondente fosse assente dalla Borsa o non rispondesse alla chiamata telefonica.

Cerchio da ruota ondulato di Fox. — Il signor William Fox ha immaginato un mezzo onde evitare le scosse fra le ruote delle vetture comuni e le rotaie di tramways. Questo mezzo consiste nel guarnire le ruote di cerchi ondulati nel senso della larghezza; questo genere di cerchio è più largo dei quarti di ruota e presenta perciò, da ciascun lato di questi, delle sporgenze le quali impediscono che la ruota entri nelle incavature formate dalle rotaie speciali impiegate nei tramways; tali sporgenze permettono pure di passare sopra le ineguaglianze che presenta il selciato in vicinanze della rotaia, luogo ove il lastrico si consuma rapidamente.

Questo sistema ha dato buoni risultati. Il sig. Fox ha ottenuto una medaglia d'argento all'Esposizione internazionale di Liverpool dopo un esperimento di quattro ore nelle vie di quella città.

Catene d'acciaio senza saldatura. — L'officina della Massardière (Loire) fabbrica da qualche mese, regolarmente, delle catene di acciaio senza saldatura. Queste catene inventate dal signor Oury, maestro meccanico, sono, per così dire, scolpite in barre d'acciaio dolce laminate, con una sezione in croce; il metallo impiegato contiene del carbone e del manganese in deboli proporzioni: 0,00178 e 0,00452. Esso non prende la tempera. La resistenza delle barre alla trazione, è di 47 chilog. per millimetro quadrato, di maniera che la resistenza delle catene così fabbricate è di molto superiore a quella delle comuni catene in ferro.

Bibliografia — *L'illuminazione elettrica* di Th. Du Moncel, 2° volume, interamente rifatto per cura dell'ingegnere Pietro Verone. — Torino, Unione Tipografica Editrice.

Il volume primo di quest'opera, pubblicato nel 1885, tratta dei *Generatori della corrente;* questo secondo tratta delle *Lampade elettriche;* è riccamente illustrato da 230 figure, ed anch'esso, dimostra tutta la cura che ne ebbe il dotto compilatore ing. Verone perchè riuscisse opera completa per informazioni e dati pratici; come la nitidezza ed eleganza della edizione dimostrano che anche la casa editrice fece del suo meglio per assecondare l'autore nel raggiungere il doppio intento di dare un buon libro che fosse nello stesso tempo anche un bel libro.

Teodore Du Moncel è troppo noto perchè sia ancora il caso di dire di lui e delle benemerenze acquistate come divulgatore della scienza; del valente elettricista, ing. P. Verone, basti l'accennare come egli, appunto per porre la questione in armonia colle nuove conquiste della scienza, abbia completamente rifatta l'opera del Du Moncel.

In questo volume, in forma piana ed accessibile ai più, sono passate in rassegna, tutte le meravigliose applicazioni dell'elettricità all'illuminazione, ed è perciò che noi lo raccomandiamo agli studiosi dell'elettricità sicome un buon libro che è anche accessibile a tutte le borse costando sole lire 5.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		Luglio 9	Luglio 16
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 755	754
» »	Mediterranee	» 604	602,50
» »	Sicule	» 590	590
» »	Sarde (preferenza)	» 280	285
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 410	410
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 542,50	546,50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	304
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara Seregno	» 250	251
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» »	» 2ª emiss.	» 312	312
» »	Centrale Toscana	» 532,50	533
» »	Meridionali	» 324,50	325
» »	Sarde, serie *A*	» 320	320
» »	» serie *B*	» 318	317,50
» »	» 1879	» 325	324
» »	Pontebba	» 480	480
» »	Nord-Milano	» 277	277
» »	Meridionali Austriache	» 295	295

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le
INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Messina (20 luglio, ore 12 merid., 2ª asta per deserzione, 1° Incanto). — Lavori di manutenzione di vari tronchi di strada provinciale Messina-Marine; (vedi N. 27 del *Monitore).*

Direzione del Genio Militare di Genova (20 luglio, ore 10 ant., unico definitivo). — Appalto dei lavori di demolizione ed opere in muratura, in legname, ed in metallo da eseguirsi nel Reclusorio militare di Savona — Importo lire 63,000. Lavori ultimati in 350 giorni. Cauzione lire 6,300.

Municipio di Roma (22 luglio, ore 11 ant., 1ª asta). — Collocamento e sistemazione di un tratto di conduttura dell'acqua Paola. Importo lire 34,000. Cauzione lire 3,400. Deposito per spese lire 500. Lavori ultimati in 3 mesi. Fatali 8 agosto, ore 11 ant.

Provincia di Torino (22 luglio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del 2° tratto del 1° tronco della strada provinciale da Pont St-Martin a Gressoney (compreso fra le sezioni 401-835, m. 8174,60). Importo ridotto lire 124,136.94 (vedi N. 25 e 27 del *Monitore)*

Comitato esecutivo per l'Esposizione delle Provincie dell'Emilia (23 luglio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto a *forfait* dei lavori per erigere ed ultimare un fabbricato per l'Esposizione di Agricoltura da tenersi in Bologna. Importo lire 50,000. Cauzione provvisoria lire 2,500. Cauzione definitiva lire 5000. Lavori ultimati al 31 gennaio 1888. Fatali giorni tre.

Id. Id. (23 luglio 1887, ore 10 ant., definitivo). — Appalto a misura superficiale d'area coperta dei lavori per erigere ed ultimare (pitture comprese) un fabbricato per l'Esposizione regionale di industria da tenersi in Bologna. Importo lire 152,000. Cauzione provvisoria lire 7500. Cauzione definitiva lire 15,000. Lavori ultimati al 31 gennaio 1888. Fatali a giorni tre.

Manicomio di Palermo — (24 luglio, ore 12 meridiane. 1ª asta). — Appalto della costruzione di una parte del nuovo Manicomio. Importo lire 202,281.62. Cauzione provvisoria lire 12,000. Cauzione definitiva lire 20,000. Fatali 7 agosto, ore 12 meridiane.

Comune di Perosa Argentina (25 luglio, ore 9 ant. 1.a asta). — Appalto dei lavori e provviste per la rinnovazione della traversa del selciato della strada nazionale (metri 228). Importo lire 10.800.

Città di Genova (26 luglio, ore 2 pom. 1.a asta). — Appalto per pavimentazioni diverse nell'interno della città. Importo lire 100,000. Cauzione lire 10,000. Deposito per spese lire 1000. Fatali 10 agosto p. v.

Municipio di Livorno (27 luglio, ore 11 ant., fatali). — Appalto dei lavori da muratore: Importo ridotto L. 88,600.80
da marmista. id. id. » 5,342.26
da falegname: id. id. » 11,486.20
Totale L. 105,429.26

Pel 1° lotto: Cauz. provv. L. 9,300. Deposito per spese L. 1,000 —
» 2° » » » 600. » » 100 —
» 3° » » » 1,600. » » 400 —

Ministero dei lavori pubblici (28 luglio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla quinquennale manutenzione dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1892 del tronco della strada nazionale Carnica N. 1, compreso fra il confine udinese sul torrente Stabie e quello austriaco presso Schluderbach (m. 35,088), escluse le traverse di Lorenzago e di Auronzo e non compreso il tratto non sistemato da Palus S. Marco al confine territoriale in Montecroce. Imp. L. 13,167.50 annue. Cauz. provv. L. 2,100. Cauz. def. 1/2 annata del canone d' appalto.

R. Prefettura di Genova (28 luglio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di una tettoia metallica con piano caricatore sul ponte detto delle Mercanzie nel porto di Genova. Importo lire 44,100, oltre lire 3,400 a disposizione dell'amministrazione. Lavori ultimati in otto mesi. Cauzione provvisoria lire 1600. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Comune di Ronciglione (28 luglio, ore 11 ant. definitivo). Appalto dei lavori di sistemazione della strada Corso Vittorio Emanuele aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 5,10 % oltre quello del 6 % già stato ottenuto su lire 47,070.47. (V. N. 24 e 26 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali - 1° dipartimento (28 luglio ore 12 meridiane, unico e definitivo). — Appalto per la fornitura di 1000 tonnellate di zavorra in pani di ferraccio. Importo lire 110,000. Cauzione lire 11,000.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (30 luglio, ore 12 mer., 1ª asta). — Costruzione del tratto in provincia di Pesaro, interposto in quella di Arezzo fra il comune di Badia Tebalda e quello di Sestino, della strada provinciale di serie iscritta al n. 22 dell'elenco III annesso alla tabella *B* (m. 4,167). Importo 111,914.43. Cauz. provv. L. 5,000. Deposito per spese L. 150. Fatali 19 agosto.

Municipio di Gerace (30 luglio, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori e delle somministrazioni occorrenti per la condotta d'acqua potabile dalle sorgenti della regione Trunchi a Gerace Marina. Importo L. 88,460.67. Cauz. provv. L. 3,000. Cauz. def. lire 5,000. Lavori ultimati in 210 giorni. Fatali 15 agosto p. v.

Direzione delle costruzioni del 2° dipartimento Marittimo (1° agosto, ore 12 merid. 2.a asta per diserzione del 1° Incanto) — Appalto per la provvista di Rame in fogli, in lastre, in filo e1 in pani. Importo lire 74,932.50. Cauzione lire 7500. Fatali 20 agosto, ore 12 meridiane.

R. Prefettura della Provincia di Como (2 agosto, ore 10 ant. 1ª asta) — Appalto delle opere di costruzione di un edificio ad uso di carcere giudiziario a sistema cellulare nella città di Varese. Importo lire 105.800. Cauz. provv. lire 5000. Cauzione def. il decimo. Lavori ultimati in un anno. Fatali giorni 15.

Comunità di Roccastrada (2 agosto, ore 10 ant. 1.a asta) — Appalto di costruzione di un edifizio scolastico. Importo lire 60,000. Cauzione provv. lire 2600. Cauz. def. il decimo. Lavori ultimati entro 20 mesi. Fatali giorni *sei.*

Prefettura della Provincia di Padova (3 agosto, ore 10 ant. unico e definitivo) — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine destro del Canale di Pontelongo da Correzzola a Brenta dell'Abba (mt. 3531). Importo lire 48,418. Cauz. provv. lire 2500. Cauz. def. il decimo. Deposito per spese lire 700. Lavori compiuti in giorni 170.

Direzione delle costruzioni navali, 1° Dipartimento (3 agosto ore 12 meridiane, 1. asta) — Appalto di N. 16 barche da carbone della portata di 60 tonnellate ripartiti in quattro lotti di quattro barche ciascuno, cioè:

1. Lotto 4 barche a L. 13,500 ognuno L. 54,000
2. » 4 » a » 13,500 » » 54,000
3. » 4 » a » 13,500 » » 54,000
4. » 4 » a » 13,500 » » 54,000

Cauzione provv. L. 5400 per ciascun lotto. Sono ammessi solamente i proprietari dei Cantieri italiani. Fatali 18 agosto, ore 12 meridiane.

Deputazione Provinciale di Palermo (3 agosto, ore 1 pom. 1.a asta). Subappalto di costruzione del primo tratto della strada comunale obbligatoria di S. Mauro Castelverde (mt. 11,518,30). Importo L. 530,657.12. I lavori dovranno essere ultimati in 3 anni. Cauzione provv. L. 18,000. Cauzione def. L. 45000. Deposito per spese L. 3000. Fatali 18 agosto ore 1 pom.

Municipio di Lecce (3 agosto, ore 12 merid. 1.a asta) — Appalto per la ricostruzione del Casolato di alcune strade urbane e sistemazione di quelle del Borgo. Importo presuntivo lire 180,000. Cauzione provv. L. 6000. Cauz. def. il decimo. Fatali 19 agosto, ore 12 merid.

Direzione d'artiglieria della Fonderia di Genova (5 agosto, ore 3 pom. unico e def.) — Appalto per la provvista di Rame in verghe (sagomato) Kg. 8100. Importo L. 17,010. Cauzione L. 1800. Consegna a giorni 30.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di N. 16 barconi in ferro omogeneo per conto del Ministero della Marina.

Direzione del Genio Militare di Brescia. — L'appalto pel risanamento delle scuderie nella caserma per la Cavalleria, detta di San Gerolamo, in Brescia, fu aggiudicato al sig. Mangiante Giovanni, domiciliato a Brescia, via Quartiere, n. 2730, per la somma di L. 24,414.

Municipio di Brescia. — L'appalto per l'apertura di un passaggio attraverso le mura della città di Brescia, fu aggiudicato al sig. Lombardi Giovanni, domiciliato a Brescia, via Santa Chiara, n. 2976, per la somma di L. 7,218.75.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sessennale manutenzione delle macchine galleggianti, dei gavitelli e battelli in servizio del porto di Genova, fu aggiudicato al signor Patrone Bernardo di Genova, col ribasso del 7.95 0[0. (Vedi N. 18 e 25 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Milano. — L'appalto dei lavori di demolizione di parte della caserma San Giovanni in Bergamo e costruzione del padiglione centrale e di parte del fabbricato laterale di destra, fu aggiudicato al sig. ing. Giuseppe Romanini, domiciliato a Milano, via Borromei, n. 11, per la somma di L. 159,900. (Vedi N. 25 del *Monitore*).

Prefettura di Salerno. — L'appalto dei lavori di sistemazione del tronco Fossato Maggiore nella bonifica del Vallo di Diano, fu aggiudicato al sig. Giuliano Paolo, domiciliato ad Afragola (provincia di Napoli), per la somma di L. 45,038 40. (Vedi N. 19, 23 e 26 del *Monitore*).

Genio Militare (Direzione straordinaria pei lavori della R. Marina) in Taranto. — L'appalto per la costruzione di una batteria detta Chianca sulla costa della rada di Taranto, fu aggiudicato al sig. Pellé Nicola, domiciliato a Taranto, via Monte d'Oro, n. 43, per la somma di L 175,000, col ribasso del 25.17 0[0, che riducesi a L. 130,952.50. (Vedi N. 26 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico
dal' 1° al 10 Luglio 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio — Rete principale	4027	4006		
» secondaria	510 4537	363 4369	168	—
Media in esercizio . .	4537	4350	187	—
Viaggiatori	1,261,797.90	1,133,391.06	128,406.84	—
Bagagli e Cani . . .	56,941.20	55,948.16	993.04	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	304,306.92	274,776.70	29,530.22	—
Merci a P. V. . . .	1,528,275.19	1,421,809.08	106,466.11	—
TOTALE .	3,151,321.63	2,885,925.00	265,396.21	—

Prodotto per chilometro.

della decade	694.58	660.55	34.03	—
riassuntivo	—	—	—	—

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall' 1° al 10 Luglio 1887.*

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Budrio
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil.16	Chil. 29	Chil. 16
Viaggiatori.	4,395.80	11,185.65	1,482.20	11,810.30	1,606.95	3,301.35	1,555.65	5,581.30	7,119.60	1,957.10	721.15	1,303.15
Bagagli . .	51.25	219.25	42.55	164.20	50.95	91.95	»	19.40	64.70	24.35	32.85	2.80
Merci G. V.	352.35	1,027.45	140.40	340.65	285.10	282.35	31.45	179.45	176.40	127.90	»	»
Id. P. V. A.	28.90	1,017.45	»	10.55	»	71.40	»	»	»	»	»	»
Id. P. V.	[illegible],172.75	4,570.75	933.90	1,400.50	2,226.60	1,078.70	7,769.00	84.90	849.90	554.35	»	»
Totali . .	8,300.35	18,020.55	2,599.05	13,726.20	4,172.60	4,828.75	9,356.10	5,865.05	8,210.60	2,663.70	751.00	1,305.95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

18ª Decade — Dal 21 al 30 giugno 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	1.038.638 29	54.189 71	383.799 12	1.103 535 98	37.588 60	2.617.751 73	3,980 00	657 73
1886	970.260 63	39.043 36	391.572 37	850.683 65	31.192 82	2.285.752 83	3.980 00	571 31
Differenze nel 1887	X 68.377 66	X 15 146 38	— 7 773 25	X 252.852 33	X 3.395 78	X 331.998 90	»	X 83 42
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	16.674.353 55	821.605 38	5.118 909 08	21.687.432 98	557.268 29	44.859.659 28	3.980 00	11.271 26
1886	14.802.170 47	711.065 50	4.706.921 32	20.708 503 56	501.768 28	41.520.429 13	3.980 00	10.432 27
Differenze nel 1887	X 1.872.183 08	X 110.539 88	X 412.077 76	X 978.929 42	— 31.499 99	X 3.339.230 15	»	X 838 99

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	36.474 10	1,037 25	5.149 95	31.810 10	1,018 40	78.869 80	715 00	105 87
1886	24.267 91	492 70	2.576 25	12 571 42	800 89	40.709 17	530 70	71 71
Differenze nel 1887	X 12.206 19	X 591 55	X 2.873 70	X 22.238 68	X 217 51	X 38.160 63	X 214 30	X 31 16
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	589.481 20	13.688 03	70.595 46	455.461 43	16 630 02	1.145.859 14	716 85	1.598 44
1886	365.697 89	6.474 73	29.719 31	185.021 22	12 222 35	599.135 53	456 10	1,313 61
Differenze nel 1887	X 223.783 31	X 7.213 30	X 40.876 12	X 270.413 21	X 4.407 67	X 546.723 61	X 260 75	X 284 83

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	1.960 00	1.471 05	X 488 95	36 816 55	36.002 65	X 843 90
Merci	620 40	504 00	X 116 40	12.261 42	9.586 55	X 2 674 87
Introiti diversi	104 50	65 65	X 38 85	2.095 35	479 38	X 1.615 97
Totali	2 681 90	2.010 70	X 614 20	51,203 32	46,068 58	X 5.131 74

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

35ª Decade — Dall' 11 al 20 giugno 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	93,000 41	1,703 55	13.893 99	70.529 10	1.797 59	180.924 61	606 00	298 55
1886	108.838 91	1,815 80	11.908 34	88.812 21	1.518 20	212.923 49	606 00	351 36
Differenze nel 1887	— 15,838 50	— 112 25	X 1.985 65	— 18.313 14	X 279 39	— 31.998 85	»	— 52 81
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 GIUGNO				
1886-87	3.735.587 05	80.461 90	379.524 55	3.782.399 01	75.192 44	8.053.167 95	606 00	13.289 05
1885-86	3.544.497 95	78.131 90	354.162 67	3.728.160 07	72.076 43	7 777.029 02	606 00	12.833 38
Differenze nel 1887	+ 191.089 10	X 2,333 00	X 25,361 88	X 54.238 94	+ 3.116 01	X 276.138 93	»	X 455 67

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	3 231 75	15 75	114 58	92 48	55 05	3.508 61	62 00	56 59
1886	3,102 50	20 80	95 01	118 55	63 30	3.400 16	31 00	109 68
Differenze nel 1887	X 128 25	— 5 05	X 19 57	— 26 07	— 8 25	X 108 45	X 31 00	— 53 09
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 GIUGNO				
1886-87	124.191 08	1.382 95	5.437 36	27.226 20	1 439 45	159,677 01	37 00	4 315 59
1885-86	32 445 50	247 10	601 50	776 02	226 00	34.296 12	7 00	4.899 41
Differenze nel 1887	X 91.745 58	X 1.135 85	X 4.835 86	X 26.450 18	X 1.213 45	+ 125.380 92	X 30 00	— 583 85

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. 135 milioni interamente versati

Strade Ferrate Complementari. -- Costruzioni a rimborso di spesa.

AVVISO DI SOSPENSIONE D'ASTA

Si rende noto che in seguito a disposizioni del Ministero dei Lavori Pubblici **vennero sospese e rimandate ad epoca indeterminata le Aste pubbliche** per i due appalti seguenti:

1° Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella rettifica **Capua-Casalnuovo** della diretta **Roma-Napoli,** fra il **Kil. 10,000** ed **Afragola,** della lunghezza di metri 13,041.39 (esclusa la provvista e posa in opera dei meccanismi fissi e del telegrafo, la fornitura dei materiali d'armamento della via ed escluse le espropriazioni permanenti) per la presunta somma, soggetta a ribasso d'Asta, di lire *due milioni cinquecentotremila ottocentoventicinque* e centesimi *dieci* (L. 2,503,825.10).

2° Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco di ferrovia compreso nella diretta **Roma-Napoli** fra **Capua** ed il **Kil. 10,000** del tronco di rettifica **Capua-Casalnuovo,** della lunghezza di m. 8,485.90 (escluse le espropriazioni permanenti, la provvista dei materiali d'armamento, la provvista e la posa dei meccanismi fissi e del telegrafo) per la somma presunta, soggetta a ribasso d'Asta, di lire *seicento settantaseimila duecent' ottantatrè* e centesimi *ottantacinque* (L. 676,283.85).

Le quali Aste erano state indette per i giorni 15 e 17 luglio corrente con avvisi in data 10 giugno u. s.

Milano, 10 luglio 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 23 Luglio 1887 NUM. 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione letta ed approvata nell' Assemblea Generale ordinaria del* 15 *Giugno* 1887.

(Contin. v. N. 29)

III.

COSTRUZIONI E STUDII DELLE LINEE COMPLEMENTARI.

1. *Lecco-Como* (chil. 36,5). — Questa linea è costituita da tre tronchi; il primo da Lecco ad Oggiono venne appaltato dal Governo e noi ne abbiamo assunta la direzione tecnica ed amministrativa, provvedendo alla continuazione dei lavori.

La costruzione degli altri due tronchi da Oggiono a Merone-Pontenuovo e da Merone-Pontenuovo a Camerlata, fu invece assunta dalla nostra Società, a rimborso di spesa; i lavori vennero appaltati nel mese di luglio dello scorso anno, e nei mesi seguenti le Imprese impiantarono i cantieri e cominciarono i movimenti di terra e gli attacchi delle gallerie.

Per la costruzione della suddetta linea abbiamo stabilito un ufficio speciale a Lecco.

2. *Portogruaro-Casarsa* (chil. 21). — Il Governo ha affidata a noi la direzione tecnica ed amministrativa di questa linea, già appaltata all'Impresa Arnaboldi-Bottelli. Il contratto stipulato con detta Impresa il 30 marzo 1886, venne approvato dal Governo il 20 dicembre 1886, ed i lavori sono ora incominciati e diretti dal nostro ufficio speciale di costruzioni in Udine.

3. *Ponte S. Pietro Seregno.* — Per questa ferrovia il Governo ci ha affidata la direzione tecnica ed amministrativa della costruzione del grande viadotto a doppio uso per ferrovia e strada provinciale sull' Adda presso Paderno e suoi accessi ed ha approvate, per questa opera, alcune modificazioni da noi proposte per migliorare la traversata del fiume e la disposizione della strada provinciale rispetto alla ferrovia. Il viadotto, costituito da arco metallico di 150 metri di apertura e da travate rettilinee, venne appaltato dal Governo alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, la quale ha cominciato ad eseguire il trasporto di alcuni materiali sopra luogo.

4. *Ponte S. Venere-Potenza* (chil. 68). — Nel settembre 1885 noi abbiamo presentato al Governo il progetto definitivo della intera linea. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto 21 novembre 1885, approvò il nostro progetto per il tratto Rocchetta-Melfi-Rionero (25 chilometri) prescrivendo che venisse completato coi particolari. In obbedienza a tale voto abbiamo presentato, nel maggio 1886, il progetto completo in ogni suo particolare pel detto tronco, ed il 26 settembre 1886 abbiamo concluso col Governo un compromesso per la relativa costruzione a prezzo fatto. Ma questo compromesso non ha finora ottenuto alcun principio di esecuzione, attendendosi sempre di conoscere le definitive deliberazioni del Governo al riguardo.

Per la stazione di Rocchetta, alla quale debbono fare capo le tre nuove linee per Gioia, per Potenza e per Avellino, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto 22 settembre 1886, suggerì di studiare l'impianto di una nuova stazione sulla destra dell' Ofanto, e noi, nel gennaio 1887 abbiamo presentato le proposte comparative per l'impianto della nuova stazione e per l'ampliamento e la sistemazione della stazione esistente.

Per il tronco Rionero-Potenza il Governo, prima di prendere una decisione, fece esaminare la difficile traversata dell'Appennino da apposita Commissione, la quale approvò pienamente il nostro studio e quindi, anche per detto tronco, il Ministero, il 19 giugno 1886, diede l'approvazione al progetto compilato dalla nostra Società, prescrivendo di completarlo nei particolari e di presentare la proposta per la esecuzione a prezzo fatto. In seguito a tale invito, si sono compilati nell'anno 1886 i progetti particolareggiati di una grande parte delle opere comprese nel tronco, tantochè siamo stati in grado di presentare al Governo, nel maggio 1887, il progetto completo colla nostra proposta di costruzione a prezzo fatto.

Per gli studi di questa ferrovia vennero stabiliti due uffici tecnici, uno a Melfi e l'altro a Potenza.

5. *Ponte S. Venere-Avellino* (chil. 107). — Per questa ferrovia che fa parte della Rete Mediterranea, noi abbiamo presentato il progetto nell'ottobre 1885.

6. *Bologna-Verona* (chil. 109). — Il Governo ci affidò gli studî del tronco S. Felice-Verona, lungo chilometri 71 circa.

In maggio 1886 abbiamo presentato il progetto del tronco S. Felice-Revere (chil. 22) tanto sul tracciato diretto Protche-Minarelli propugnato dalla Provincia di Bologna, come sul tracciato per Mirandola domandato dalla Provincia di Modena, ed in dicembre 1885 abbiamo presentato il progetto del tronco Ostiglia-Verona (chil. 46) tanto sul tracciato diretto come sul tracciato Gabelli sostenuto dalla Provincia di Verona. Inoltre alla fine del 1886 noi avevamo già preparato quasi tutti i documenti per la nostra proposta di costruzione a prezzo fatto del tronco Revere-Ostiglia (chil. 3), il quale comprende il ponte sul Po, proposta da noi presentata al Governo in data 30 gennaio del corrente anno.

Per gli studî della ferrovia Bologna-Verona noi abbiamo stabilito un ufficio speciale a Verona.

7. *Ponte S. Venere-Gioia* (chil. 143). — Per questa ferrovia abbiamo presentato, fin dal 28 agosto 1886, la proposta per la costruzione del tronco Rocchetta-Rapolla-Lavello (chil. 23) ed il giorno 11 dicembre successivo abbiamo concluso col Governo un compromesso per la costruzione a prezzo fatto del tronco medesimo, il quale fin qui non ha avuto principio di esecuzione, per mancanza di ulteriori comunicazioni da parte del Governo.

Onde soddisfare alle premure del Governo e dei Comuni interessati, abbiamo preparato nell'anno scorso quasi tutti i documenti riguardanti la costruzione del tronco Gioia-Gravina (chil. 47) e ci siamo messi in grado di presentare al Governo, il 6 marzo del corrente anno, la nostra proposta per la costruzione a prezzo fatto di detto tronco.

Trovansi ora in corso di studio i tronchi Rapolla-Lavello-Palazzo S. Gervasio (chil. 24) e Palazzo S. Gervasio-Gravina (chil. 50) e per quest'ultimo sono in questione due tracciati, uno per la valle del Basentiello e l'altro per l'altipiano di Spinazzola.

Per gli studî della ferrovia Ponte S. Venere-Gioia, abbiamo rilevato dal Governo l'ufficio tecnico di Altamura, al quale abbiamo aggregato un nuovo personale da noi assunto per gli studî delle nuove linee.

8. *Faenza-Firenze.* — Il Governo, comunicandoci i progetti studiati dalla Direzione tecnica governativa di Firenze per i seguenti tronchi della linea Faenza-Firenze, tuttora da appaltarsi,

Marradi-Crespino (chil. 9)
Fossocanecchi-Ronta (chil. 6)
Ronta-Borgo S. Lorenzo (chil. 6)

ci ha fatto invito di presentare le nostre proposte per la costruzione a prezzo fatto dei tronchi medesimi, e noi abbiamo corrisposto all'invito nell'ottobre 1886 per i tronchi Fossocanecchi-Ronta e Marradi Crespino, e nel successivo novembre per il tronco Ronta-Borgo S. Lorenzo.

Stazione principale di Firenze. — Per la stazione principale di Firenze, il cui progetto di massima è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ci occupiamo delle espropriazioni e dello studio di alcune modificazioni al tracciato nello scopo di migliorare le condizioni dell'esercizio.

Per questa stazione abbiamo stabilito un ufficio speciale a Firenze.

9. *Lecco-Colico* (chil. 39). — Il progetto definitivo del tracciato di questa ferrovia, venne da noi presentato al Governo il 28 settembre 1886, ed in attesa della approvazione, ci occupiamo degli studî particolareggiati delle opere a mezzo del nostro ufficio speciale stabilito in Lecco.

10. *Piadena-Brescia* (chil. 50). — Per invito del Governo noi abbiamo presentato, il 3 aprile 1886, il progetto di una variante da Remedello di Sopra per Montechiari sulla destra del fiume Chiese con innesto a Rezzato sulla ferrovia Verona-Brescia (chil. 25) e il 6 ottobre 1886 il progetto di un'altra variante da Ghedi a S. Zeno sulla ferrovia Cremona-Brescia (chil. 11). In seguito, anche per invito del Governo, noi abbiamo presentato il 17 novembre 1886 la proposta per la costruzione a prezzo fatto del tronco Piadena-Remedello di Sopra (chil. 18) che comprende il Ponte sull'Oglio, ed alla fine dello scorso anno avevamo già in pronto i documenti per la proposta, presentata il 5 marzo del corrente anno, di assumere la costruzione del tronco Remodello di Sopra-Ghedi-S. Zeno.

Per gli studî della linea Piadena-Brescia abbiamo stabilito degli uffici temporanei a Piadena, Remedello, Ghedi e Montechiari.

(Continua)

LE FERROVIE IN ITALIA

L'opera che si sta pubblicando per cura dell'egregio ing. Fadda sotto il titolo *Costruzione ed esercizio delle Strade Ferrate*, e che promette di diventare una vera enciclopedia ferroviaria, si è arricchita di una preziosa monografia dovuta all'ing. Lampugnani, segretario-capo della Società per le Ferrovie del Mediterraneo, e pubblicata ora anche in separato fascicolo (1). È una storia delle strade ferrate italiane, dai primordî fino ai nostri

(1) *Costituzione generale dell'Amministrazione ferroviaria italiana.* — Notizie raccolte dall'ing. Giuseppe Lampugnani. — Torino - Unione Tipografica-Editrice.

giorni, storia ricchissima di particolari, coll'aggiunta di un'ampia esposizione dell'ordinamento attuale, di alcune notizie sulle ferrovie straniere ed infine di quadri cronologici e statistici molto interessanti.

L'autore esordisce coll'avvertire che nel suo lavoro non debbasi cercar nulla di originale, in quanto egli non fece che raccogliere dati ed elementi sparsi qua e là senza aggiungervi nessuna considerazione. Ma il rintracciare e coordinare questi materiali che quasi tutti si trovavano in pubblicazioni ufficiali ignorate o dimenticate dal pubblico, non fu certo opera indifferente e crediamo anzi sia stato un vero servizio reso non solo agli studiosi di cose ferroviarie o a coloro che sono occupati dalle amministrazioni di strade ferrate, ma ben anche a tutti coloro che per intelligente curiosità amano aver notizie precise sulle origini, sull'incremento e sullo stato presente di questo potentissimo strumento di civiltà e di vita economica.

Il lavoro si divide in otto parti, che trattano rispettivamente i seguenti oggetti:

1. Cenni storici sulle ferrovie italiane nelle diverse provincie prima del 1860 e fino al 1865;
2. Legge 14 maggio 1865, portante il primo riordinamento e convenzione Spaventa;
3. Riscatto delle ferrovie dell'A. I. e convenzione Depretis del 1877;
4. Commissioni d'inchieste sull'esercizio delle ferrovie italiane;
5. Leggi riguardanti le nuove costruzioni;
6. Convenzioni approvate colla legge 17 marzo 1885;
7. Ferrovie private complementari;
8. Notizie su alcune ferrovie straniere.

Nei prossimi numeri del nostro giornale daremo degli estratti di questa interessante monografia.

FERROVIA DEL GOTTARDO

QUINDICESIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuazione vedi N. 29).

II. ORGANI DELL'AMMINISTRAZIONE.

L'organizzazione dell'amministrazione generale non subì alcuna modificazione nel periodo dell'esercizio 1886.

Per quel che riguarda lo *stato del personale degli organi della Compagnia* ricorderemo anzitutto che l'Assemblea generale, colla scelta del consigliere nazionale Wuest di Lucerna, ha trovato un titolare per la carica d'amministratore resa vacante per la morte del sig. Karrer, consigliere nazionale di Sumiswald; e che il Consiglio federale nominò amministratore l'avv. Sahli di Wohlen (Berna), al posto del defunto consigliere nazionale Ruetzberger di Langenthal.

Disgraziatamente però, nell'intervallo, il Consiglio d'amministrazione subì due nuove e dolorose perdite, quelle del sig. Staehelin-Brunner morto a Basilea e del signor di Knapp direttore, il quale, essendosi ritirato dalla Direzione generale delle ferrovie vurtemberghesi, presentò le sue dimissioni al Consiglio federale che le accettò esprimendogli vivi ringraziamenti per gl'importanti servigi resi. Il Consiglio federale sostituì il sig. di Knapp col sig. di Schlierholz, consigliere superiore dei lavori pubblici del Regno di Wurtemberg a Stoccarda.

Per la morte del sig. Karrer essendosi reso vacante il posto di vice-presidente del Consiglio d'amministrazione e quello di supplente della Direzione, il Consiglio d'amministrazione provvide a queste cariche nominando alla prima il sig. Schuster-Burckhardt di Basilea, alla seconda l'ing. Koller di Berna.

Lo stato del personale superiore non subì variazioni durante il 1886.

Nel corso dell'esercizio è stata liquidata la questione per la *costruzione d'un nuovo locale per l'amministrazione.* Dopo un coscienzioso esame dei diversi progetti — ampliamento dei locali attuali; compera dell'Hotel d'Europa; costruzione, sui terreni di Nigg presso il teatro o su quelli posti di fronte allo Stadthof — ci siamo convinti che la nuova costruzione d'un palazzo in quest'ultima località, offerta dal Municipio di Lucerna, costituiva la più razionale e la più vantaggiosa delle soluzioni. Un edifizio costrutto su questi terreni così favorevolmente situati, per i quali noi abbiamo dovuto far acquisto della proprietà Haefliger - presentano uno spazio più che sufficiente per l'impianto di tutti i rami dell'amministrazione centrale, che ci permetterà ancora di affittare, per uso di magazzino, molti dei locali del piano terreno. Il municipio ci ha ceduto il lembo di terreno di sua proprietà posto davanti allo Stadthof di m. q. 1943 al prezzo di L. 120,000; la proprietà Haefliger, d'una superficie di m. q. 457, al prezzo di L. 90,000 circa, cosicchè l'intiero terreno ci costa circa L. 210,000 in cifra tonda. Le spese di costruzione sono presunte in L. 900,000. Malgrado queste spese abbastanza considerevoli, la nuova costruzione non costituirà una cattiva speculazione per la Compagnia, poichè da un lato si risparmieranno le L. 13,600 dell'affitto locali per parecchie divisioni dell'amministrazione e dall'altro si introiteranno gli affitti d'un certo numero di locali del pian terreno. Alla fine dell'esercizio nove locazioni erano state conchiuse, e non rimanevano da affittarsi che tre soli magazzini. I lavori preparatori furono già cominciati e la costruzione sarà compiuta nel 1888.

Durante l'ultimo esercizio il *Consiglio d'amministrazione* prese, in tre sedute, 27 decisioni e la *Direzione* in 114 sedute ne prese 4702.

III. FINANZE.

Così risulta dal *bilancio annuale* che il

capitale-sovvenzione di	L. 119,000,000
e il *capitale-azioni* di	» 34,000,000

non subì modificazione di sorta.

La situazione del *capitale-obbligazioni* rimane, nel 1886, quello che era alla fine del 1885.

Secondo la nostra ultima relazione, questo capitale si componeva, al 31 dicembre 1885:

Obbligazioni 5 0/0 per	L. 31,487,000
Obbligazioni 4 0/0 per	» 59,045,000
Totale	L. 90,532,000

Nel 1886 il Consorzio ci consegnò, per la conversione L. 1,083,000 in obbligazioni 5 0/0 e ricevette in cambio per L. 1,200,000 di obbligazioni 4 0/0 al corso di 90 1/4 0/0 stipulato nella convenzione.

Vi era dunque in circolazione al 31 dicembre 1886:

a) obbligazioni 5 0/0 III serie	L. 6,010,000	
Id. IV »	» 16,170,000	
Id. II ipoteca »	4,098,000	
Id. prestito Monte-Cenere . »	4,126,000	L. 30,404,000
b) obbligazioni 4 0/0 emesse nel 1884	L. 32,397,000	
b) obbligazioni 4 0/0 emesse nel 1885	» 26,898,000	
b) obbligazioni 4 0/0 emesse nel 1886	» 1,200,000	
dalle quali devono dedursi	L. 60,495,000	
le obbligazioni rimborsate 1884, 1885 e 1886 . .	» 380,000	60,115,000
Totale		L 90,519,000

invece di L. 90,532,000 nel 1885. La diminuzione di L 13,000, proventi dell'ammortamento. La rimanenza delle obbligazioni 5 0[0 della III serie, sia L. 6,010,000, meno L. 56,000, incassati d'allora in poi è stata rimborsata il 1° aprile 1887.

Il totale del capitale sociale (azioni), delle sovvenzioni e dei prestiti consolidati 5 e 4 0[0 ammontava alla fine del 1886 . . . . L. 243,519,000
delle quali furono spese a tutto il 31 dicembre 1886:

per ferrovie e installazioni fisse	L. 206,954,129.15	
per materiale mobile .	» 10,040,603.89	
per mobili e utensili .	» 1,210,124.92	
Totale conto costruzioni	L. 218,204,857.96	
perdite subite dai corsi delle azioni . . .	» 2,970,150.00	
perdite subite dai corsi delle obbligazioni dopo deduzione di L. 380,000 ammortite	11,802,712.16	
spese per lavori non finiti	414,880.19	233,392,600.21
rimane: capitale disponibile		L. 10,126,399.79
al quale bisogna aggiungere il fondo di costruzione formato da 1[3 degl'interessi accumulati		» 1,006,825.13
		L. 11,133,224.92
ciò che forma *i capitali di costruzioni disponibili dei quali*		» 1,909,462.74

sono imputabili ai fondi-beni di provviste di materiali e pezzi di riserva.

Nel bilancio la rubrica *spese da ammortizzarsi*, o perdite sui corsi, che figuravano nel conto 1885 L. 12,061,122.61
aumentò nell'esercizio 1886 di . . . » 121,589.45

in seguito a nuove perdite sui corsi e spese all'epoca dell'emmissione delle obbligazioni 4 0[0 . . . . . totale L. 12,182,712.06
dalle quali bisogna dedurre le quote d'ammortamento di L. 120,000 per il 1884, L. 130,000 per il 1885, e L. 130,000 per il 1886, in tutto . . . . . . » 380,000 —

rimanenza L. 11,802,712.06

La parte di capitali disponibili impiegati in *effetti e valori* ammontava alla fine del dicembre 1886 a L. 10,486,660.

Il conto dei *beni*-fondi non subì modificazioni.

Il conto *approvvigionamenti in materiali e pezzi di riserva* non diede luogo a speciali osservazioni.

Sotto la rubrica *debitori diversi* figurano:

Anticipazioni alle stazioni e alle diverse divisioni	L. 19,275.00
Arretrati degli uffici speditori . . .	» 494,627.97
Conti diversi	» 72,936.52
Crediti presso alcuni servizi trasporti .	» 414,286.94
Totale	L. 1,001,126.43

Il *fondo di rinnovazione* che il 1° gennaio 1886 era di . . . . L. 2,260,517.11
si accrebbe durante l'esercizio del 1886 » 633,303.00
e degl'interessi del suo capitale . . . » 90,400.00

Totale L. 2,984,220.11

Per contro furono prelevate:

per ristauri alla linea .	L. 394,415,63	
per rinnovazione di materiale mobile . . .	» 23,663,66	
assieme	L. 418,079,29	
meno i prodotti della vendita di vecchio materiale	» 111,203,65	» 306,875.64
Situazione al 31 dicembre 1886		L. 2,677,344.47

Il *fondo di riserva* per i casi straordinari ammontava, al 1° gennaio 1886 a . . . . . . L. 368,403.20
e si aumentò, durante l'esercizio del versamento ordinario per il 1886 e degl'interessi del capitale, in tutto di . . . » 114,720.00

Situazione al 31 dicembre 1886 L. 483,123.20

Per l'aumento di L. 288,546.58 per il 1886, il *fondo di costruzione* raggiunse la cifra di . . . . L. 1,006,825.13

E così nell'intervallo dal 1° luglio 1882 al 31 dicembre 1886, furono devolute a tale fondo dal prodotto dell'esercizio . L. 4,167,292.80

Riguardo al *conto capitale* dobbiamo fornire qualche spiegazione.

Com'è detto nell'ultimo nostro resoconto di gestione (pag. 44), il Dipartimento federale reclamò, chiusi i conti per il 1885, nuove diminuzioni sull'attivo (conto di costruzione); queste diminuzioni riguardavano una spesa di L. 4870.36 che non era stata riconosciuta come spesa per nuove costruzioni nel senso della legge federale, e quindi un'altra spesa di L. 2371.53 per lavori in corso di costruzione.

Il conto capitale del 1885 dell'ammontare di		L. 12,021,992.73
aumentò nel corso dell'anno per versamenti di capitali (provenienti dalla conversione delle obbligazioni 5 0[0 in 4 0[0		» 117,000.—
per prelevamenti sul prodotto dell'esercizio		» 418,546.58
per introiti prodotti da vendite e rimborsi		» 168,537,68
Totale		L. 12,726,076.99
Da questa somma vanno dedotte: per ammortizzazione di capitali	L. 130,000.00	
costruzioni	» 926,382.43	
perdite sui corsi delle obbligazioni 4 0[0	» 121,589.45	1,177,971.88
Rimanenza al 31 dicembre 1886		L. 11,548,105,11
dalle quali bisogno ancora dedurre: ammontare di spese per lavori incompiuti alla fine dell'anno contabile. il cui conto di costruzione non può ancora essere addebitato		L. 414,880.19
Rimanenza reale del conto capitale al 31 dicembre 1886		» 11,133,224.92

somma uguale a quella dei capitali disponibili di costruzione.

Le spese di costruzione suddivise secondo il formulario, sono le seguenti:

Direzione tecnica	L. 21,031.23
espropriazioni	» 97,132.21
lavori in terra e d'arte	» 107,389,84
strade ferrate	» 30,983,10
fabbricati	» 188,645,95
installazioni meccaniche	» 40,340,19
servizio telegrafico	» — —
delimitazioni e cancellate	» 6,845,58
inventario	» 423,814,33
soccorsi	» 10,200.—
Totale	L. 926,382.43

Lo stato delle *cauzioni*, comparato a quello del 1885, era alla fine dell'anno così suddiviso:

	1885	1886
1. Cauzioni d'impresari e fornitori	L. 950,353.81	L. 855,211.10
2. Cauzioni di funzionari ed impiegati . . .	» 1,725,957.60	» 1,906,891.28
3. Cauzioni di membri del consorzio per la conversione del capitale obbligazioni 5 0[0 . . .	» 2,379,750.00	» 1,761,150.00
	L. 5,056,061.41	L. 4,523,252.38

Le cauzioni in ispecie o ritenute di stipendi dei funzionari ed impiegati sono poste all'interesse alla Cassa di risparmio e prestiti del Cantone di Lucerna; ogni depositario ha il suo speciale libretto.

Com'è più sopra indicato, l'associazione mutua di cauzioni contava, fin dal dicembre 1886, 493 soci con cauzione per la somma di L. 816,000. Essa è composta, per circa una metà, da vecchi depositari alla Cassa di risparmio e prestiti e per l'altra metà da impiegati garantiti da cauzioni. I premi riscossi a norma dell'art. 9 degli statuti ammontano a L. 1704; delle quali L. 143.57 furono spese (primo organamento) e L 1500 impiegate alla Cassa di risparmio e prestiti del Cantone di Lucerna. Il libretto è deposto presso la Compagnia; l'importo in ispecie, di L. 60,43, si trova fra mani del contabile dell'associazione. Nel corso dell'esercizio la Compagnia non ebbe a fare prestazioni di sorta in fatto d'indennità.

(Continua).

Le Ferrovie del Belgio nell'anno 1885

Il Ministro delle Strade ferrate, Poste e Telegrafi del Belgio ha presentato testè alle Camere legislative il *Resoconto delle operazioni* delle ferrovie belghe durante l'anno 1885. Come abbiamo fatto per gli anni anteriori, e come usiamo fare per tutti i principali Stati, riferiamo i risultati maggiormente interessanti del detto Resoconto ufficiale per norma dei nostri lettori.

La lunghezza effettiva delle linee esercite dallo Stato e dalle Compagnie sul territorio belga al 31 Dicembre 1885 era la seguente:

		a doppio binario	ad un binario	Totale
1° *Ferrovie esercite dallo Stato*:				
Linee costruite dallo Stato o per suo conto	Km.	671	711	1,382
Linee costruite dalle Compagnie e riscattate dallo Stato	»	502	958	1,460
Linee riprese o esercite dallo Stato	»	158	166	324
Lunghezza effettiva totale delle ferrovie dello Stato	Km.	1,331	1,835	3,166
2° *Ferrovie esercite dalle Compagnie*	Km.	194	1,049	1,243
Totale delle ferrovie belghe .	Km.	1,525	2,884	4,409

Diamo ora, qui sotto, l'analisi delle informazioni che fornisce il Rendiconto sopracitato sulle due categorie di ferrovie esercite nel Belgio, ossia: 1° Ferrovie esercite dallo Stato; 2° Ferrovie esercite dalla Compagnia.

I. Ferrovie esercite dallo Stato.

Lunghezza. — Il quadro precedente mostra che le ferrovie esercite dallo Stato, al 31 Dicembre 1885, presentavano una *lunghezza effettiva* di 3,166 chilometri.

A questa data, lo Stato eserciva 71,80 0[0 della totalità delle ferrovie del Belgio.

La lunghezza effettiva della rete esercita al 31 Dicembre 1885, comprendeva come si è detto 3,166 chilometri, dei quali 3,146 a scartamento di m. 1,50 e 20 a scartamento di m. 1,20.

Alla stessa epoca, lo sviluppo totale dei binari comprendeva Km. 6,234, dei quali 1757, o 27,86 0[0, di *vie accessorie*.

La *lunghezza media* totale delle linee esercite dallo Stato, nel 1885, fu di Km. 3,144; essa fu di Km. 3,100 nel 1884, ossia 44 Km., o 1,42 0[0 in più nel 1885.

Spese di primo impianto. — Al 31 Dicembre 1885, il conto d'impianto delle ferrovie dello Stato Belga ammontava a fr. 1,256,619,705, suddivisi nel modo seguente:

I. Corpo stradale, lavori d'arte, fabbricati e dipendenze delle stazioni . .	fr.	996,815,693
II. Materiale di trazione e di trasporto	»	252,680,400
III. Linee in corso di costruzione .	»	7,123,612
Totale	fr.	1,256,619,705

Questa spesa di fr. 1,256,619,705 comprende fr. 7,123,612 da calcolarsi pelle sezioni in costruzione. Fatta la deduzione di questa somma la spesa si riduce a fr. 1.249,496,093 e la spesa chilometrica rileva:

Per il corpo stradale, fabbricati e dipendenze delle stazioni	fr.	314,850
Per il materiale di trazione e di trasporto	»	79,810
Totale	fr.	394,660

Stazioni, raccordamenti industriali e stazioni private. — Al 31 Dicembre 1885 esistevano 722 stazioni, compresi 17 uffici di città, 83 fermate e 32 stazioni comuni esercite dallo Stato.

Le ferrovie dello Stato contavano, nel 1885, 37 stazioni di più del 1884.

Rotaie. — La lunghezza delle rotaie in acciaio, in rapporto alla lunghezza totale delle rotaie in servizio al 31 dicembre 1885 è del 65,23 0[0, e la lunghezza dei binari principali in rotaie d'acciaio in rapporto alla lunghezza totale di questi binari è del 73,87 0[0. Nel 1884, gli stessi rapporti erano del 63,84 e del 72,31 0[0.

Il prezzo medio delle rotaie in acciaio utilizzate durante l'anno 1885 fu di 131 fr. per tonnellata. Nel 1884, questo prezzo era di 140 fr.

Traverse e longarine. — Nel 1885, il numero delle traverse di quercia preparate, rappresentava l'82,01 0[0 della quantità totale delle traverse in legno in servizio. Nel 1884, questo rapporto era di 82,53 0[0.

Le traverse di quercia costarono in media, compresa l'iniezione al creosoto . . . . fr. 5,35

Nel 1884 il costo medio era di . . . . . » 5,84

Le traverse di abete costarono, preparazione compresa . . . . » 3,48

Nel 1884 il costo era di . . . . » 3,62

Nel 1885, si acquistarono a titolo di prova 75,000 traverse metalliche che costarono fr. 705,450.

Risultati dell'esercizio. — *Effettivo e utilizzazione del materiale ruotabile.* Al 31 dicembre 1885 si avevano in servizio effettivo 1788 locomotive; 1,164 *tenders;*

14 vetture a vapore; 2996 vetture viaggiatori; 581 carri a bagaglio; 615 vagoni diversi; 40,419 carri merci non compresi i vagonetti pel mantenimento della linea ed i vagoni di soccorso che in complesso ammontano a 995 veicoli:

Le locomotive percorsero	Km.	45,948,446
Le vetture viaggiatori	»	158,718,515
I carri merci	»	271,097,551
Il percorso totale dei veicoli ammonta adunque a	»	429,816,066

non compresi Km. 110,530,846 di percorso improduttivo (Poste, servizio e vagoni vuoti).

PRODOTTI LORDI. *Grande velocità:*

		per chilom.	per treno chilom.
Viaggiatori . . .	fr. 41,725,313	fr. 13,271	fr. 1,269
Accessori della grande velocità (Bagagli, messaggerie, gruppi, ecc.	» 9,420,897	» 2,997	» 0,286
Totale per la grande velocità	» 51,146,210	» 16,268	» 1,555
Piccola velocità:			
Merci, comprese le spese accessorie, cavalli e bestiame	» 66,140,816	» 21,037	» 2,010
Totale per la grande e piccola velocità . .	» 117,287,026	» 37,305	» 3,565
Prodotti diversi . .	» 2,485,531	» 791	» 0,076
Totale generale dei prodotti	fr. 119,772,557	fr. 38,096	fr. 3,641
SPESE:			
Servizi comuni e controllo dei prodotti .	fr. 3,253,857	fr. 1,035	fr. 0,099
Esercizio propriamente detto	» 19,537,650	» 6,215	» 0,594
Corpo stradale e fabbricati	» 16,836,455	» 5,355	» 0,512
Materiale e trazione .	» 30,333,800	» 9,648	» 0,922
Liquidazione delle spese d'esercizio chiuso . .	» 135,594	» 43	» 0,004
Totale	fr. 70,097,356	fr. 22,296	fr. 2,131

RISULTATI FINANZIARI DELL'ESERCIZIO RETE DELLO STATO BELGA. — Il capitale utile impegnato nelle linee esercite al 31 dicembre 1885 ammonta, come si è visto più sopra, a fr. 1,249,496,093. Questo capitale venne determinato eliminando dai conti precedenti il carico degl'interessi e degli ammortamenti di lavori in corso di esecuzione, carico prematuramente compreso nei conti finanziari delle ferrovie dello Stato.

Dal regolamento dei conti dell'esercizio 1885 ne risultò il tasso del 4 0|0, come rapporto del prodotto netto reale all'ammontare del capitale utile.

Il prodotto netto reale è di 49,553,953 fr; ed è così composto:

Prodotti netti d'esercizio	fr.	49,675,201
Da aggiungersi:		
Interesse di questa somma al 4 0|0 per sei mesi	»	993,504
Interesse al 4 0|0 del saldo attivo degli esercizi anteriori (97,656,155 fr.) . . .	»	3,906,246
TOTALE	fr.	54,574,951

Da dedursi:

1° Canone alle Società delle quali lo Stato esercita le linee	fr. 4 520,998	5,020,998
2° Canone o fitto per l'uso della linea da Spa alla frontiera Gran-Ducale . . .	» 500,000	
Restano come sopra		fr. 49,553,953.

Il carico dei capitali dovuti al Tesoro od a concessionari essendo, *canoni compresi*, di 56,167,253 fr., l'insufficienza per l'esercizio 1885 risulta di . . . . fr. 1,592,302.

PERSONALE. — Il personale utilizzato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato Belga era composto alla fine degli anni 1885 e 1884 nel modo seguente:

	1885	**1884**
Funzionari, impiegati e agenti nominati	6,265	6,346
Agenti subalterni e operai.	33,802	34,113
TOTALE	40,067	40,459
Ossia per chilometro esercito	12,66	13,01

CASSA DI RISPARMIO E DI SOCCORSO DEGLI OPERAI DELLA RETE DELLO STATO BELGA.

	1885	**1884**
Le contribuzioni statutarie degli affigliati, gli interessi dei capitali ecc., hanno prodotto	fr. 1,899,659	fr. 1,877,564
Vennero liquidati per pensioni, soccorsi, spese di trattamento, ecc.	» 1,489,166	» 1,517,950
D'onde una eccedenza di	fr. 410,492	fr. 359,614
Il fondo di cassa essendo, al 1° gennaio di . . .	» 8,550,643	» 8,191,029
Al 31 Dicembre era di . .	fr. 8,961,135	fr. 8,550,643

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ieri (22) ebbe luogo a Milano la seduta di luglio del Consiglio d'Amministrazione della Società per le S. F. del Mediterraneo. Erano presenti diciassette Consiglieri, il Direttore generale e tre sindaci. Presiedeva il conte Belinzaghi.

Il comm. Massa fece rilevare come continui anche nel corrente mese l'incremento dei prodotti, sicchè, dopo i soddisfacentissimi risultati avuti dal traffico nel secondo esercizio sociale chiuso col giugno u. s., si annunciano assai bene anche i primordi del terzo.

Partecipò quindi che verso la fine dello scorso mese la Società ebbe dal Governo in consegna la parte della succursale dei Giovi da cui si ritira l'impresa Ottavi, e l'incarico di ultimarne la costruzione. (V. le *Informazioni* del numero precedente). Informò pure che, in seguito alle deliberazioni del Parlamento di sospendere ogni decisione sul tracciato della direttissima Roma-Napoli, fu dal Ministero sospeso anche l'appalto dei due tronchi da Capua ad Afragola.

Il Consiglio approvò poi il preventivo della spesa occorrente nell'esercizio 1886-87 per provvista di febbri-

fughi e manutenzione delle cassette di soccorso, ammontante a L. 30,167.

Approvò infine parecchi contratti, fra cui notiamo i seguenti:

Colla Ditta fratelli Radici Seniori e Comp. di Milano, per fornitura di N. 1500 coperte di lana bigia;

Colla Ditta Ferrato Lorenzo di Torino per acquisto di m. c. 200 di legname noce in tavoloni;

Colla Ditta Marstaller Kausmann e Comp. di Bari per fornitura di Kg. 60,000 d'olio d'oliva;

Colla Ditta Davide Rossi e figlio di Torino, per fornitura di Kg. 18,000 d'olio d'oliva;

Colla Ditta Raggio e Ratto di Genova, per fornitura di lamiere di ferro rigate per pavimenti;

Colla Ditta Marchioni Carlo, per appalto lavori d'impianto d'una fermata nel Comune di Bolzano, fra le stazioni di Gozzano ed Orta;

Colla Ditta Fontani Genesio di Roma, per appalto lavori d'ampliamento locali destinati al servizio merci G. V. in arrivo nella stazione di Roma;

Colla Ditta Vaccari Massimiliano, per fornitura di m. c. 333,932 di legname noce in tavoloni;

Colla Ditta Agostino Oneto e Comp. di Sampierdarena, per fornitura di Kg. 90,000 d'olio d'oliva.

Colla Ditta Antonio Preve e Girolamo Maglione fu Vincenzo di Napoli per fornitura di Kg. 96,000 d'olio d'oliva.

><

Col 1° agosto p. v. la Società per le Strade ferrate del Mediterraneo introduce alcune modificazioni di orario sulle linee Torino-Milano, Chivasso-Casale, Torino-Aosta, Vercelli-Alessandria, Vercelli-Pavia, Novara-Gravellona, Genova-Luvino, Milano-Luvino, Milano-Arona, Torino-Savona.

Le più importanti sono quelle che riguardano la linea Milano-Torino e ci sembrano tali da riuscir gratissime al pubblico viaggiante. Il diretto 15, ora in partenza da Torino alle 9.10 ant., viene anticipato alle 8.31, in modo da arrivare a Milano alle 11.45, con guadagno di un'ora sull'orario attuale. L'accelerato 307, in partenza alle 4.15 pom. ed ora limitato a Novara, è prolungato fino a Milano, dove giunge alle 9.5. È invece limitato a Novara il 309, di cui si anticipa la partenza da Torino dalle 6.5 alle 5.50 pom., ma, servite così tutte le stazioni del tronco Torino-Novara, viene introdotto un nuovo treno (17), che, diretto fino a Novara e accelerato da Novara-Milano, parte da Torino alle 7.20 per essere a Milano alle 11 pom.

Da Milano a Torino è posticipata di 5 minuti, cioè portata alle 10.30 ant. la partenza del diretto 14; anche in questo senso poi è introdotto un nuovo diretto (18), che parte da Milano alle 7.40 pom. e giunge a Torino alle 11.

L'aggiunta di questa coppia di treni diretti, la quale permette di partire in ora più tarda di quel che adesso sia possibile e percorrendo la via di Novara senza fare, come attualmente accade, il circuito più lungo di Alessandria, gioverà certo moltissimo ai rapporti, già tanto stretti e frequenti, tra le due grandi città.

><

Con Decreto Ministeriale in data 20 corrente mese è stato approvato il progetto, presentato dalla Società esercente la rete Mediterranea, per l'ampliamento del servizio merci in Stazione di Busto Arsizio ed autorizzata la spesa all'uopo occorrente, prevista in lire 68,000.

Gli impianti attuali della Stazione suddetta, essendo ancora presso che identici a quelli della prima costruzione, sono divenuti insufficienti ai bisogni derivanti dallo sviluppo industriale di quella città, e alle nuove esigenze di servizio create dall'innesto della linea Novara-Busto-Saronno-Seregno, il cui primo tronco fu recentemente aperto. In base al progetto approvato, si provvederà ora:

1° Alla costruzione di una tettoia sul piano caricatore, per sussidio del magazzeno merci;

2° All'aggiunta di un secondo binario merci per lo scarico, collegandolo coll'attuale mediante due piattaforme;

3° All'impianto di un terzo binario d'incrocio, che faciliterà il servizio dei treni passaggieri e merci.

><

In base a conforme parere emesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dalla R. Avvocatura Erariale e dal Consiglio di Stato, l'Ispettorato Generale approvò la proposta, presentata dalla Società Mediterranea, di affidare la fornitura di otto locomotive a carrello allo stabilimento G. Ansaldo di Sampierdarena e di otto locomotive tenders alla Ditta E. Breda di Milano.

><

Con recente Decreto Ministeriale fu pure approvato il progetto della Società suddetta per l'alzamento del ponte sul torrente Torbido e delle relative rampe d'accesso (tronco Reggio-Villa S. Giovanni), e autorizzata la relativa spesa di L. 40,500.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato Generale alla Società per le S. F. del Mediterraneo:

L. 6400 per l'impianto di una bilancia a ponte a rotaia continua da tonn. 30 nella Stazione di Santa Severa (linea Roma-Pisa);

L. 11,000 per l'impianto di due bilancie a ponte accoppiate da 30 tonn., sistema Opessi, nella Stazione di Novara:

L. 2100 per la provvista e collocazione in opera dei bolloni mancanti alle longarine delle travate metalliche esistenti sul tronco Catanzaro Marina-Reggio.

L. 3236 per sgombro di terra proveniente dalla frana della trincea sul piazzale della Stazione di Monte-Amiata;

L. 5500 per la divisione del deposito locomotive a Pavia fra le due reti Mediterranea e Adriatica:

L. 400 per adattamento di un locale dell'ufficio movimento e traffico in Stazione Centrale di Milano;

L. 1700 per la sostituzione di cancelli in ferro alle attuali catene di chiusura al passaggio livello di S. Nicola presso Caserta;

L. 19,000 per la costruzione di muretti di chiusura nella Stazione di Villa S. Giovanni presso Reggio;

L. 5400 per lo spostamento di tre dischi a distanza nella Stazione di Roma Termini;

L. 1100 per la sostituzione di quattro cancelli in legno con altri di ferro nella Stazione di Pisa P. N.;

L. 680 per costruzione di un piano caricatore provvisorio a Capua:

L. 1400 per l'esecuzione di alcune modificazioni e migliorie nei locali ad uso alloggio del fabbricato passeggieri di Roma.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Costruzione di pozzi e cisterne lungo il tronco Roma-Ceprano. Importo presuntivo dei lavori L. 9600. Termine utile per la presentazione delle offerte fino al 29 corrente.

Costruzione muri di difesa dal mare presso il Capo Zeffiro fra Bianconovo e Brancaleone. Importo L. 15,500. Termine utile come sopra fino al 29 andante.

Costruzione e posa tenda metallica al fabbricato passeggieri della Stazione di Villa S. Giovanni. Importo L. 5,100. Termine utile fino al 3 agosto p. v.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione Generale della rete Mediterranea, il R. Ispettorato approvò le seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Ditta G. B. Magnani di Torino la costruzione di un nuovo magazzeno pel materiale fisso a Torino P. N.;

Alla Ditta Scatolini, Locatelli e Comp. di Reggio Calabria la costruzione di muri di sostegno e cunette su un tratto della linea Taranto-Reggio;

Alla Ditta Carrera e Prata di Torino la fornitura di due limatrici per metalli destinate ai depositi locomotive di Salerno e Reggio Calabria;

Alla Ditta Michele Ansaldi di Torino la fornitura di due torni e due trapani, pure pei depositi suddetti.

><

Il Comitato interprovinciale per la ferrovia dello Spluga ha rinnovate a S. E. il Ministro dei Lavori pubblici le più vive istanze affinchè la ferrovia da Lecco a Colico venga compresa nei provvedimenti finanziari, che devono essere nel novembre prossimo presentati al Parlamento, onde provvedere alla esecuzione delle linee contemplate nella legge del 29 luglio 1879.

A proposito di questa ferrovia ricordiamo che il 14 corrente si tenne a Milano un'adunanza del Comitato suddetto, alla quale intervennero i delegati delle provincie interessate.

In detta adunanza si approvò, dopo avervi apportate lievi modificazioni, la convenzione fra lo stesso Comitato interprovinciale, l'*Union Suisse* e la Società delle ferrovie della Rete Adriatica, convenzione che affida a quest'ultima la compilazione di nuovi e dettagliati studi per la costruzione della ferrovia da Chiavenna attraverso lo Spluga sino a Coira.

Il personale tecnico dell'Adriatica, del quale son note la grande competenza e l'accuratezza per tali studi, li ha già intrapresi; infatti a Chiavenna da oltre un mese si trovano una trentina d'ingegneri pei lavori del progetto.

Alle spese di questo, com'è noto, concorre per 75 mila lire l'Adriatica, per altrettante l'*Union Suisse*, per 50 mila lire il Consorzio rappresentato dal Comitato interprovinciale.

I contributi delle diverse città e provincie furono quasi tutti votati; solo la deputazione provinciale di Como si è rifiutata sino ad ora di concorrere con la quota fissatale in L. 5,000.

><

I lavori di costruzione della Galleria di congiunzione fra le calate del porto di Genova e la ferrovia ligure di Levante, denominata di S. Tommaso, al 1° luglio corrente, avevano raggiunto il seguente stato:

Avanzamento degli scavi - piccola sezione m. 1,177; ingrandimento in calotta m. 1,127.60; sezione completa m. 600.58. *Volume dello scavo* — eseguito nel mese m. c. 2820; scavo totale m. c. 29,829; scavo da eseguire m. c. 10171. *Avanzamento della muratura:* calotta m. 1046; piedritti m. 555.79. *Volume muratura* — eseguita nel mese, m. c. 808; totale eseguita m. c. 7466; da eseguire m. c. 3334 — *Galleria completa:* eseguita m. 555.79; da eseguire m. 621.21.

><

In vista dei soddisfacenti risultati, specialmente pei trasporti da Milano e da Torino, dati dalla tariffa locale n. 410, p. v. pel trasporto delle merci ascritte alle prime quattro classi della vigente nomenclatura e classificazione della tariffa internazionale e cumulativa italiana, istituita in via di esperimento con decreto ministeriale del 25 luglio 1886, la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha presentato proposta al Ministero dei Lavori pubblici per la rinnovazione in via di esperimento per un altro anno della tariffa medesima la quale dovrebbe cessare di aver vigore col 24 del prossimo agosto. — La predetta Società non dubita che tale tariffa non mancherà di dare buoni risultati anche per le altre stazioni che vi sono ammesse, una volta che sia meglio conosciuta dal commercio.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei lavori pubblici, una domanda della Ditta Garavaglia e Comp. di Milano per ottenere la proroga per un altro anno della concessione accordatale per la campagna 1886-87 pel trasporto di vini, mosti ed uva pigiata dalle stazioni al Sud di Ancona per altre al Nord di Bologna.

La Ditta medesima domanderebbe inoltre che venisse estesa a di lei favore la concessione di una tariffa particolare, già accordata ad altra Ditta, pei trasporti di alcool ed acquavite, con impegno di trasporto di un quantitativo minimo di 100 vagoni in un anno.

><

Ci consta che le due Società del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno manifestato avviso al R. Ispettorato generale delle ferrovie di accogliere favorevolmente una domanda presentata dalla Società Anonima della dinamite Nobel di Avigliana, per l'estensione della tariffa locale N. 222 P. V. anche ai trasporti di piriti che, provenienti da Chialamberto, sono consegnati a Torino-succursale per la spedizione in ferrovia.

><

Ci informano da Bologna che la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, sub-concessionaria della ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore e Budrio-Massalombarda, ora che ha aperto all'esercizio la linea fino a Medicina, lavora attivamente sul tronco da Budrio a Molinella con intendimento di farne quanto prima l'inaugurazione al pubblico servizio.

Per la linea della quale trattasi nulla ancora venne fatto nelle stazioni comuni di Portomaggiore e di Massalombarda per gli impianti dipendenti dall'innesto della linea stessa in quella Ferrara-Ravenna-

Rimini e Lavezzola-Lugo, non essendo ancora sul proposito intervenuti accordi definitivi fra le diverse Amministrazioni interessate.

><

In sulla metà dello scorso giugno sono incominciati i lavori di costruzione pei movimenti di terra e per qualche opera d'arte, nel 2° tronco della ferrovia Modena-Vignola, da Spilamberto a San Donnino.

I lavori poi del 1° tronco da Vignola a Spilamberto possono considerarsi ultimati per quanto riguarda i movimenti di terra, le opere d'arte ed i fabbricati.

È principiata la posa dell'armamento a partire dalla stazione di Vignola: la lunghezza di binario già posato supera i tre chilometri.

><

Per la ferrovia Ventoso-Reggio-Guastalla-Carpi, la Società sub-concessionaria ha concentrata la sua operosità nei lavori di compimento del tronco Correggio-Carpi, che è il solo dell'intera linea che rimane da aprire all'esercizio.

La Società spera di poter completare il tronco medesimo pei primi giorni del prossimo agosto.

Restano però sempre da eseguire i lavori per l'innesto della linea nella stazione di Carpi.

La vertenza insorta fra le Amministrazioni interessate, a proposito di questi lavori, è in via di componimento.

><

Sappiamo che la Deputazione provinciale di Bologna, premesso essere omai certo che entro l'anno volgente si troverà completamente in esercizio la ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore e la sua diramazione Budrio-Medicina-Massalombarda, si è rivolta al Ministero dei Lavori pubblici, interessandolo vivamente ad interporsi presso la Società delle Strade ferrate Meridionali affinchè voglia consentire il più sollecitamente possibile allo innesto della ferrovia medesima alla Stazione di Bologna, come del resto, giusta quanto afferma la predetta Deputazione, sarebbe stabilito dal R. Decreto 22 ottobre 1882, n. 1078, che approva la convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di questa linea.

><

Siamo informati che la Società delle Strade ferrate Meridionali ha sottoposta all'approvazione governativa la convenzione da essa stipulata colla Ditta Corseri Lorenzo, concessionaria della funicolare dalla Stazione alla città di Orvieto, relativa alla autorizzazione di stabilire sul piazzale esterno della Stazione stessa il punto di partenza della funicolare di che trattasi.

><

Siamo informati che il servizio delle costruzioni per le Strade ferrate del Mediterraneo ha rappresentato al Ministero dei Lavori Pubblici, come sarebbe grandemente giovevole allo sviluppo e compimento dei lavori dei tronchi della ferrovia Eboli-Reggio e Tegiano-Casalbuono, l'avere disponibile tutto il materiale d'armamento dei tronchi stessi onde potere, di mano in mano che i lavori procedono, posare il binario sulla linea.

><

La Società esercente la ferrovia Sassuolo-Modena-Finale, nell'intento di favorire il trasporto di quelle merci che specialmente interessano il traffico della linea medesima, ha sottoposto all'approvazione governativa una tariffa speciale, con condizioni di peso e di percorrenza pel trasporto di laterizi, carbone, legna, sabbia e calce.

La nuova tariffa sarebbe molto conveniente pel commercio imperocchè con essa si verrebbe a ridurre il prezzo della tariffa generale da uno fino a tre centesimi per tonnellata-chilometro, a seconda della distanza, e coll'obbligo di un trasporto annuo non inferiore a 6000 tonnellate e per la durata di tre anni.

><

È principiato l'impianto del ponte di servizio per la montatura della travata metallica del ponte sul Panaro, della ferrovia Suzzara-Ferrara.

La muratura di detto ponte è molto avanzata ed i ferri della travata sono tutti già a piè d'opera.

I lavori di costruzione di questa linea procedono regolarmente e con quella alacrità che è consentita dalle diverse vertenze che ne ritardano l'esecuzione, quali ad esempio quella dell'innesto della linea stessa alla ferrovia Bologna-Verona in stazione di Villa Poma e Poggio Rusco; e l'altra relativa alle opere che interessano la bonifica di Burana.

><

Sappiamo che il prelodato Consiglio si è recentemente occupato della questione sottoposta al di lui esame, concernente il rifiuto della provincia di Bologna di continuare il pagamento dell'anticipazione della quota governativa pei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Bologna-Verona, compreso fra Bologna e San Felice. Il Consiglio stesso ha manifestato l'avviso che la provincia di Bologna sia tenuta ad adempiere alle obbligazioni assunte dalla Deputazione provinciale in conformità alle deliberazioni del proprio Consiglio.

><

Avendo le ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo chiesta l'ammissione di diverse stazioni italiane alla tariffa speciale comune N. 460 P. V. italo-francese pei trasporti di carbon fossile, ecc. dalla Francia all'Italia, coi prezzi della tariffa speciale interna italiana N. 122 *B*, perchè più convenienti, l'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo, d'accordo con quella delle ferrovie Adriatiche, ha aderito alla domanda subordinatamente a talune condizioni che furono accettate dall'Amministrazione francese. La nuova tariffa speciale comune venne ora sottoposta all'esame ed all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

><

In sue recenti adunanze il Consiglio di Stato ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa approvarsi la liquidazione finale e l'atto di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e l'Impresa Chiono, cottimista pei lavori di costruzione di un tratto della galleria d'Ivrea, nel tronco Ivrea-Tavagnasco della ferrovia Ivrea-Aosta;

2. Che possa approvarsi lo schema di transazione concordato dalla Ditta Casa coll'Amministrazione dei lavori pubblici a definizione di una lite intentata dalla Ditta stessa per danni causati ad un suo tessificio, in

dipendenza dalla costruzione della grande galleria di Ronco, lungo la ferrovia succursale dei Giovi;

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni possano approvarsi i progetti presentati dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo: *a)* per l'impianto in stazione di Grassano-Garaguso (linea Napoli-Brindisi) di una piattaforma girevole per la manovra delle locomotive: *b)* per l'impianto di nuovi binarî per le merci in stazione di Pavia, tenute presenti però le modificazioni ed avvertenze formulate dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici;

4. Che si possa approvare la liquidazione finale relativa ai lavori di costruzione del tronco Carsito-Cocullo sulla linea Roma-Solmona, ed il maggior compenso da accordarsi all'Impresa a titolo di transazione di tutte le pretese dalla medesima sollevate.

><

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole sui seguenti affari:

1. Progetto di una tramvia a vapore da Cagliari-Quatu-S. Elia.
2. Progetti definitivi dei tronchi Verona-Parona e Cortenuano-Caprino nella ferrovia Verona-Caprino.
3. Progetto di variante nel tronco Macomer-Sindia della linea Macomer-Nuoro.
4. Tipi di materiale mobile per le ferrovie secondarie Sarde.
5. Progetto d'appalto di meccanismi fissi pei tronchi Bastia-Alfonsine e Alfonsine-Ravenna nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.
6. Progetto per la costruzione di un ponte sul Tevere presso l'Ospedale di S. Spirito (Roma) (con modificazioni).
7. Dichiarazione di pubblica utilità pei lavori complementari di fognatura nella città d'Imola (Bologna).

><

Al Ministero dei Lavori pubblici si addiverrà il 10 agosto alle ore 10 ant. allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle due sponde del fiume Tevere, dal Mattatoio al Ponte Elio, consistenti:

a) in sinistra, nello sterramento della sponda, costruzione del muraglione di spallatura, stradone di Lungo-Tevere e sottoposto Collettore fra l'angolo a monte del Mattatoio e l'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per una lunghezza di metri 1535, misurata lungo il ciglio del muraglione;

b) in destra nel ritaglio della sponda, costruzione di muraglione e Lungo-Tevere come sopra, dalla spalla del Ponte Margherita all'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per un'estesa di metri 1,200.90, misurata lungo il ciglio del muraglione; per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 11,073,300. I lavori dovranno essere ultimati in mesi 50. La cauzione provvisoria è fissata in L. 500,000 e nel decimo dell'importo netto delle opere d'appalto quella definitiva. I fatali sono stabiliti a giorni 15.

><

Nel N. 17 del nostro giornale abbiamo parlato della sentenza emanata dal Tribunale correzionale di Napoli, il 21 aprile scorso, nella causa intentata dal Ministero dei lavori pubblici all'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo. Nel susseguente N. 21, abbiamo riportato il testo della sentenza colla quale il detto Tribunale si dichiarava incompetente in materia e dichiarava ancora non farsi luogo a procedimento penale a carico delle ferrovie suddette.

Essendo però il R. Procuratore ricorso in Appello contro tale sentenza, la Corte di Napoli, nell'udienza dell'11 luglio corr., dopo lungo e vivo dibattito, sentenziava *rigettando l'appello del P. M. e confermando pienamente la sentenza 21 aprile 1887 del Tribunale Correzionale di Napoli, che esclude nelle cause per ritardi di treni la competenza dell'Autorità giudiziaria penale.*

In detta causa sostenne l'appello del P. M. il sostituto procuratore generale cav. Ricciuti. Contro esso, ed a sostegno della sentenza appellata, furono dall'avv. Galateo svolti ampiamente gli argomenti contenuti in una sua dotta *Memoria sui ritardi dei convogli*, stampata, e della quale teniamo noi pure un esemplare. Presiedeva i dibattimenti il presidente comm. Scaldaferri.

Ora poi ci consta che il procuratore generale comm. Borgnini ha presentato, contro la detta sentenza confermatrice della Corte d'appello, ricorso in Cassazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei Lavori pubblici per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

Consolidamento del ponticello di luce metri 2 al Km. 59 + 724 della linea Udine-Pontebba. — L. 5,600.

Completamento e vagliatura della massicciata nella Stazione di Padova linea Peschiera Venezia. — L. 59,000.

Ferrovie della Sicilia. — Dalla Società per le ferrovie della Sicilia è stato, di questi giorni, presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto dettagliato per la costruzione della linea Catania-Riposto.

La linea progettata passerà attorno all'Etna toccando Paternò, Biancavilla, Adernò, Bronte, Randazzo, Castiglione, Linguaglossa, Piedimonte, Mascali e Giarre, avrà uno sviluppo di circa 110 chilometri, con uno sviluppo d'esercizio di chilometri 112 essendovi due chilometri comuni col tratto di ferrovia Catania-Bicocca, e sarà a scartamento ordinario. Il costo della linea, compreso il 10 0[0] per studi, direzione e materiale mobile, è preventivato in 25,671,887. pari cioè a L. 233,735, in media per ogni chilometro. L'armamento della linea è proposto con rotaie del tipo Vignole in acciaio Bessemer, giusta il primo tipo delle ferrovie complementari.

Gli studi per l'esecuzione di questa linea erano stati autorizzati con decreto governativo dell'8 maggio 1886.

— Sappiamo poi che la Società preletta ha fatto riserva di presentare le sue proposte sia per la costruzione della linea a conto dello Stato e sia per ottenerne la concessione; mantenendo fermi intanto i diritti di prelazione che le competono in virtù della convenzione di esercizio approvata con la legge del 27 aprile 1885, N. 3048 e delle leggi generali.

Ferrovie complementari Sarde. — La Società Italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna ha presentato all'Ispettorato Generale i tipi del materiale mobile che intenderebbe di adottare per l'esercizio. Essi consistono: in locomotive tender; vetture miste di 1.a e 2.a classe; vetture miste di 1.a, 2.a e 3.a classe; vetture di 3.a classe; ba-

gagliai con compartimenti per posta e biglietti; carri chiusi per merci e bestiame; carri a sponde alte con freno; carri con sponde mobili con freno o leva; carri a sponde mobili con bilico.

Esaminati tali tipi dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, li ha ritenuti meritevoli di approvazione, con che venga tenuto conto nella costruzione di alcune prescrizioni indicate dal Ministero della guerra, affinchè il proposto materiale mobile possa, occorrendo, essere utilizzato per il trasporto dei malati e feriti gravi.

— La costruzione delle 60 locomotive occorrenti alla nuova Società delle ferrovie sarde venne affidata alla Fabbrica svizzera di locomotive e macchine di Winterthur; la quale si è impegnata di consegnarne una parte nel corrente anno.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda — Presso la R. Prefettura di Messina il 10 agosto, alle ore 10 ant., si addiverrà all'unico incanto per l'appalto, con deliberamento definitivo, degli scambi e meccanismi fissi qui sotto citati:

		Importo Lire	Cauzione provv.	Cauzione defin.	Consegna mesi
1° lotto: Scambi e relativi crociamenti tang. 0.10 fatti con rotaie . Destri	N. 14				
Id. id. . Sinistri	» 11	52,000 —	2,600	5,200	4
Id. id. Simmetrici	» 1				
2° » Piattaforme girevoli del diametro di m. 4.50	» 1				
5.50	» 1	19,500 —	1,000	2,000	4
11.60	» 1				
3° » Grue idrauliche e tubi di ghisa . . .	» 3	9,339.50	470	940	2
4° » Segnali a disco . . .	» 11	8,800 —	400	880	4
5° » Serbatoio della capacità di metri 3.50 . . .	» 1	2,500 —	130	250	2

Ferrovia Firenze-Faenza. — La Direzione della ferrovia Faenza-Firenze ha trasmesso all'approvazione del R. Ispettorato generale delle ferrovie il progetto di una variante alla prima deviazione del torrente Carza, presso S. Piero a Sieve, in luogo detto la Cavaliera.

Col progetto in parola l'amministrazione governativa viene a risentire un risparmio di circa L. 50,000 sull'importo dei corrispondenti lavori contemplati nel progetto d'appalto.

Ferrovia Verona-Caprino. — Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ha approvato i progetti esecutivi dei tronchi Verona Parona (lungo m. 5246,901) e Costermano-Caprino (lungo m. 5001.41) nella ferrovia Verona-Caprino, presentati dalla Società anonima concessionaria di detta ferrovia, suggerendo che tanto nell'uno quanto nell'altro tronco vengano costruiti due caselli di guardia.

Ferrovie Napoli-Pozzuoli-Cuma. — Il giorno 4 del corrente mese negli uffici della Deputazione provinciale di Napoli ebbe luogo una conferenza plenaria dei rappresentanti le Amministrazioni interessate, allo scopo di definire la questione relativa alla variante alla ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma presso il Cantiere Armstrong a Pozzuoli.

Nella conferenza medesima venne deciso che una Commissione, composta di un ingegnere della provincia, di un incaricato della Società concessionaria della ferrovia Cumana e di un rappresentante della Ditta Armstrong si recasse sopra luogo per esaminare e stabilire di accordo il tracciato più conveniente per la variante della strada provinciale che in quel punto si connette col tracciato della variante della ferrovia.

Stabilito di accordo l'andamento della strada provinciale verranno risolte le difficoltà cui esso ha dato luogo, e potrà così avere una soluzione soddisfacente anche la questione del tracciato ferroviario.

Ferrovia Treviso-Belluno. — La mattina del 17 corrente, in causa della pioggia torrenziale, su questa linea e precisamente fra la località denominata Vas-Quero e Fener cadde una frana da una montagna invadendo per circa 60 m. la linea ferroviaria.

La frana è avvenuta poco prima che passasse il treno che giunge colà alle ore 9.34 ant. L'interruzione del servizio non ha durato che due giorni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil.) fu nello scorso mese di giugno il seguente:

Passeggieri trasportati 82,000 (1886, giugno: 77,639), introito fr. 266,300 (fr. 249,815.96); bagagli e cadaveri, tonnellate 390 (tonn. 375), introito fr. 38,000 (fr. 35,714.88); bestiame, capi 4,415 (fr. 3,122), introito fr. 8,700 (fr. 5,971.05); merce trasportata tonn. 48,100 (tonn. 40,040), introito fr. 507,000 (fr. 424,622.74). Introito complessivo fr. 820,000 (fr. 716,124.63), ossia fr. 3,082.71 (fr. 2,692.20) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state durante il passato mese di giugno di fr. 390,000 (1886, giugno: fr. 400,661.85), ossia di fr. 1466.16 (franchi 1506 25) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di franchi 430,000 (fr. 315,462.78).

Ferrovia del Sempione. — Nell'ultimo numero del *Monitore* abbiamo fatto parola della conferenza tenutasi a Losanna il 12 corr., fra banchieri svizzeri ed italiani, per deliberare sul quesito del traforo del Sempione.

A complemento di quella notizia diamo ora, riassunte, le proposte fatte dal sig. Hentsch in quella assemblea.

Il signor Hentsch disse che alfine di essere in grado anticipatamente di far fronte a tutte le prevedibili eventualità, per quanto sfavorevoli, conviene fissare la cifra totale del capitale necessario a *novantasei milioni* di lire, nella qual somma saranno però compresi anche gl'interessi di detto capitale durante il settennio della costruzione e gli sconti delle sovvenzioni a fondo perduto. Di questi 96 milioni, 15 furono già votati dai governi federale e cantonali della Svizzera e altri 15 lo saranno indubbiamente o dalle interessate provincie italiane di Milano, Novara e Genova per sè sole o da esse in concorso coi dipartimenti, pure interessati all'opera, della Francia; 31 milioni li fornirebbe la nuova Banca svizzera delle strade ferrate (presieduta dallo stesso signor Hentsch) col mezzo di altrettante obbligazioni privilegiate da emettere a suo rischio e pericolo dalla Società delle ferrovie della Svizzera occidentale, e i rimanenti 36 milioni dovrebbero infine essere assunti dal progettato consorzio bancario mediante emissione di apposite azioni da garantirsi in modo speciale.

Aggiunse poi il sig. Hentsch che la somma totale dei 96 milioni apparirà ben presto molto esagerata, cosicchè ogni sua diminuzione riuscirà a largo profitto dei portatori delle ridette obbligazioni e azioni, che di quest'ultime una buona metà verranno assunte da lui e dai suoi compagni d'azienda a Parigi ed a Ginevra e che l'operazione si presenta, secondo lui, sotto i migliori auspici di rapida e sicura riuscita.

Codeste rivelazioni, dice il corrispondente del *Secolo* da Losanna, hanno fatto sul pubblico e sulla borsa un'ottima impressione.

Una nuova ferrovia presso Parigi. — Leggiamo nel *Journal des Débats:* — Si sa che una nuova linea ferro-

viaria è in corso di costruzione sulla riva sinistra della Senna, linea destinata a collegare i Moulineaux a Courbevoie, passando per le località intermedie, fra le altre Sèvres e Saint-Cloud. I lavori in corso di costruzione sono condotti colla massima attività, poichè questa nuova ferrovia dovrà essere terminata nel mese di maggio del venturo anno.

Ferrovie algerine. — Il governatore francese dell'Algeria ha concesso ai sig. Caze e Empain la costruzione d'una rete ferroviaria che comprende 120 chilometri nella Kabilia e 80 chilometri nel Sahel. Questi tronchi formeranno la testa di linea della ferrovia transsahariana.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il seguente R. decreto:

« Vedute le leggi 6 luglio 1875, n. 2583 e 23 luglio 1881, n. 338 (serie 3.a).

« Veduto il nostro decreto in data 25 settembre 1886, n. 4070, col quale fu stabilito che le obbligazioni per la 2.a serie dei lavori del Tevere (quarta quota dell'anno 1884) dovessero avere la decorrenza degli interessi dal 1° luglio 1886 e che fossero estinguibili, coi relativi interessi, in cinquanta annualità uguali a cominciare dal 1887 mediante annuali estrazioni a sorte;

« Sentito il Consiglio dei ministri;

« Sulla proposta del nostro ministro delle finanze ed *interim* del Tesoro;

« Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

« Art. 1. Per procurare allo Stato i quattro milioni di lire, quota del 1885 della spesa per la 2.a serie dei lavori del Tevere, in esecuzione degli articoli 1 e 2 della legge 23 luglio 1881, 338 (serie 3.a) saranno emesse tante obbligazioni del capitale nominale di lire 500 ognuna quante ne occorrono per ottenere il capitale effettivo suddetto.

« Art. 2. Le obbligazioni saranno emesse con decorrenza dal 1° luglio 1887 e frutteranno l'interesse del 5 per 0[0 l'anno, pagabile il 1° gennaio ed il 1° luglio di ogni anno, a semestri scaduti, presso la Cassa del Debito pubblico e presso le Tesorerie provinciali del regno.

« Le obbligazioni saranno estinguibili coi relativi interessi in cinquanta annualità uguali, a cominciare dal 1888, mediante annuali estrazioni a sorte, a norma della tabella di ammortamento stampata nel verso del titolo.

« Art. 3. Le obbligazioni di cui agli articoli precedenti saranno in carta filigranata come quelle create col nostro decreto 8 ottobre 1877, n. 4675, in esecuzione della legge 30 giugno 1876, n. 3201, per la 1.a serie dei suddetti lavori e saranno impresse coi seguenti colori, cioè:

« Nel prospetto il fondo delle cedole e le liste di separazione con colore verde minerale, le leggende col bruno d'Italia.

« Nel verso le liste di separazione e le leggende della tabella di ammortamento con colore turchino, e le leggende delle cedole, il fondo della detta tabella e le vignette col bruno d'Italia.

Un modello di dette obbligazioni, visto d'ordine nostro dal ministro delle finanze ed *interim* del Tesoro, sarà depositato, insieme al presente decreto, negli Archivi generali del regno.

« Art. 4. Le obbligazioni per la quarta quota relativa all'anno 1884 per la 2.a serie dei lavori del Tevere, di cui al nostro decreto del 3 settembre 1886, n. 4070, avranno come quelle della quinta relativa all'anno 1885, la decorrenza degli interessi dal 1° luglio 1887.

« Art. 5. L'ammortamento delle due quote delle obbligazioni predette incomincerà nell'anno 1888, e la prima rata di estinzione verrà pagata insieme alla cedola d'interessi scadenti al 1° gennaio 1888 ».

Agenzia internazionale di viaggi. — Per agevolare al pubblico l'acquisto dei biglietti ferroviari, venne aperta in Roma (Corso n. 218) un'agenzia internazionale di viaggi, la quale è autorizzata a vendere biglietti delle varie categorie per le ferrovie italiane ed estere, sia a tariffa intera, che a prezzo ridotto.

I biglietti in distribuzione presso la detta Agenzia, tanto a cartoncino che a foglietto ed a libretto, sono nel formato e colore identici a quelli in vendita presso la stazione di Roma T. e portano l'indicazione Roma Ag. I. V.

Tali biglietti vengono bollati dall'Agenzia colla sola indicazione del giorno, mese ed anno e sono valevoli per qualunque treno del giorno nel quale vennero distribuiti, ad eccezione di quelli per treni omnibus, validi soltanto per i treni stessi.

Un nuovo tunnel sotto il Tamigi. — La *Morning Post* descrive un importante lavoro di ingegneria ora in corso di costruzione e conosciuto sotto il nome di City of London and Southwark Subway, che, quando sarà compiuto, darà una completa comunicazione ferroviaria tra il cuore della City e Clapham.

La linea sotterranea si estende dalla City allo Swan a Stockwel e passa dalla stazione in King William-street, ad Arthur-street, West and Swanlane, sotto il Tamigi, lungo Borough High-street. Newington causeway, per l'Elephant and Castle e Spurgon's Tubernacle, lungo Kennington-park-road e Clapham-road.

La linea è lunga oltre tre miglia (pari a chilometri 4 e 827 metri) e si trova ad una profondità variante tra i 40 e i 60 piedi sotto il livello del suolo di Londra.

Dentro il tunnel in muratura sono posti due tunnel in ferro i quali servono distintamente per i treni di andata e ritorno ed hanno un diametro di 10 piedi.

I treni saranno mossi col sistema funicolare, essendo proibito l'uso delle locomotive. Alle stazioni vi saranno degli ascensori idraulici che potranno contenere 50 persone.

Il costo totale dei lavori è calcolato a qualcosa più che 550 mila sterline, pari a lire 1,375,000.

Concorso per lampada da minatore. — I giornali inglesi annunziano la messa in concorso di una lampada portatile da minatori, esente dai difetti presentati dagli attuali apparecchi.

Un premio di 12,500 franchi è offerto dal sig. Eilis Lever di Manchester.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Luglio 16	Luglio 23
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 754	753,50
» » Mediterranee	» 602,50	600,50
» » Sicule	» 590	590
» » Sarde (preferenza) . . .	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani .	» 410	400
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 546,50	547
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . .	» 304	308
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno . . .	» 251	251,50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	322
» » » 2ª emiss.	» 312	312
» » Centrale Toscana . .	» 533	527
» » Meridionali	» 325	325
» » Sarde, serie *A* . . .	» 320	321
» » » serie *B* . . .	» 317,50	318
» » » 1879	» 321	322
» » Pontebba	» 480	483
» » Nord-Milano	» 277	277
» » Meridionali Austriache	» 295	295

CONVOCAZIONI

Società Anonima Concessionaria della ferrovia da Torino a Cuneo e da Savigliano a Saluzzo — Il 17 agosto alle ore 4 pom. convocazione dei sigg. azionisti nella sede della Società (Via Santa Teresa, 18, Torino) in assemblea generale.

Società Concessionaria della Strada Ferrata da Alessandria e Novi a Piacenza. — Convocazione dei sigg. azionisti in assemblea generale pel 17 agosto alle ore 5 pom. nella sede della Società, via Santa Teresa, 18, Torino.

ESTRAZIONI

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea. — Elenco dei numeri corrispondenti alle 45 azioni estratte il 16 luglio u. s. Il pagamento del capitale nominale sarà effettuato dal 2 gennaio 1888.

0021 0185 0303 0418 0638 0797 0843 0845 0885 1125
1196 1749 2130 2167 2732 2845 2854 2861 3052 3557
3957 4053 4172 4612 4933 5107 5359 5410 5491 5641
5691 6094 6325 6350 6520 6610 6916 7018 7161 7239
7311 7446 7630 7805 7964.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia. — Il 1° agosto alle ore 10 ant. si procederà pubblicamente alla estrazione a sorte di numeri 292 titoli unitari; 51 titoli quintupli e 25 titoli decupli. Le suddette cartelle saranno rimborsate alla pari dal 1° ottobre p. v.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Margherita di Savoia (Foggia) (27 luglio, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto per la costruzione di un edificio pubblico da servire per casa comunale e per scuole elementari. Importo lire 95.500 Cauzione lire 4500. Deposito per spese lire 1500. Fatali giorni 15.

Comune di Castellamonte (27 luglio, ore 12 mer. fatali). — Appalto per la costruzione di un edificio scolastico nella frazione di S. Antonio, venne aggiudicato provvisoriamente per lire 10.750. (Vedi N. 27 del *Monitore).*

Deputazione provinciale di Sassari (30 luglio, ore 11 ant. 1.a asta). — Appalto della manutenzione ordinaria della strada da Nuoro a Carruboe per gli esercizi 1887 al 1891. Importo annuo lire 19.000. Cauzione provvisoria lire 1900. Cauzione definitiva lire 2700 e lire 190 per le spese. Fatali 19 agosto ore 12 meridiane.

Deputazione provinciale di Genova (30 luglio, ore 12 mer. fatali). — Appalto dei lavori per la deviazione della strada provinciale della Riviera di Ponente, nel tratto compreso fra il ponte sul torrente Varatella, nel Comune di Borghetto Santo Spirito e l'estremità occidentale della traversa esterna della città di Loano (metri 1562.25) aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 27.04 0|0 su lire 74.500. (Vedi N. 27 del *Monitore).*

Deputazione provinciale di Torino (1° agosto, alle ore 10 ant. definitivo). — Appalto per la sistemazione della strada provinciale Torre Pellice-Bobbio Pellice. Importo ridotto lire 78,721.56. Cauzione provvisoria lire 5000. Cauzione definitiva lire 10.000. (Vedi N. 28 del *Monitore).*

Provincia di Cagliari (1° agosto, ore 10 ant. 2.a asta per deserzione del 1.o incanto). — Appalto per la costruzione della strada obbligatoria tra Villasalto e San Nicolò Gerrei (metri 14350). Importo lire 171,776.80. Lavori compiuti in due anni e mezzo. Cauzione lire 10,000. Fatali 20 giorni

Prefettura della provincia di Pavia (3 agosto, ore 11 ant, unico e definitivo. — Appalto dei lavori di rimonte con buzzoni a nucleo di ciottoli della difesa esistente alla sponda destra di Po nella località detta Burrone del Bosco fra i picchetti 60 e 64 nel comprensorio idraulico di Mezzanino-Albaredo Arnaboldi. Importo lire 59,878. Cauzione provvisoria lire 3000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in giorni 60.

Direzione d'Artiglieria dell'a Fonderia di Genova (6 agosto, ore 3 pom. unico e definitivo). — Appalto per la provvista di Kg. 15800 rame in verghe sagomato. Importo lire 33180. Cauzione lire 3400. Consegna giorni 50.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Ancona (9 agosto, ore 10 ant. unico e definit.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento della scogliera del molo sud ed alla costruzione di un ponte sporgente e di un pennello in scogliera nel porto di Ancona, per lire 803,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Lavori ultimati in quattro anni. Cauzione provvisoria lire 40.000. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici (9 agosto, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla ultimazione della gettata in prolungamento del Molo Innocenziano nel porto di Anzio, per lire 237,067 65, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Lavori ultimati entro tre anni. Cauzione provvisoria lire 12,000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Prato. — L'appalto per la costruzione della pubblica fontana, fissato pel 18 corrente, è stato sospeso fino a nuovo avviso (Vedi N. 27 del *Monitore).*

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera dei ponti metallici pel tronco Saponara-S. Filippo per conto del Ministero dei lavori pubblici.

Municipio di Alessandria. — L'appalto della manutenzione delle strade comunali suburbane fu aggiudicato ai signori Campi Domenico, Testera Antonio e Genazzini Aristide, domiciliati ad Alessandria, via Lodi, fuori porta Sallina, corso Crimea, per la somma di L. 3,783.60, L. 3,660.36, L. 3,710 annue.

Id. — L'appalto dei lavori per la manutenzione dei fabbricati municipali di Alessandria fu aggiudicato al sig. geometra Francesco Guerci, domiciliato ad Alessandria, via Inviziati, per la somma di L. 21,745.50 annue. (V. N. 22 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Bergamo. — L'appalto per la demolizione di una parte della caserma S. Giovanni in Bergamo, ecc., a Milano fu aggiudicato al sig. ing. Romanini Giuseppe, domiciliato a Milano, via Borromei, 11, per la somma di L. 59,900.

Comitato per l'Esposizione di Bologna. — L'appalto *à forfait* dei lavori per erigere ed ultimare (pitture escluse) un fabbricato per l'Esposizione internazionale di musica (salone di concerti compreso), fu aggiudicato al sig. Giuseppe Zoboli domiciliato a Modena, via Modanella, n. 1, per la somma di L. 150,442.

Prefettura di Bologna. — L'appalto lavori per la costruzione di due ponti sul torrente Idice ai guadi di Cà di Bazzone e della Luna e rispettive rampe d'accesso, fu aggiudicato al signor Scardovi Giuseppe, domiciliato a Sant'Agata sul Santerno, per la somma di L. 54,799.04. (Vedi N. 28 del *Monitore).*

Municipio di Lecce. — L'appalto di manutenzione generale della strada provinciale da Taranto al Paretone, fu aggiudicato al signor Vito Reale, domiciliato a Lecce, per la somma L. 18,645.09.

Prefettura di Padova. — L'appalto dei lavori di rimonta alla preesistente berma e scogliera e istituzione di una nuova berma a difesa della sponda sinistra di Brenta, fu aggiudicato al signor Breda Silvio di Felice Luigi, domiciliato a Campo San Martino, per la somma di L. 46,836.92. (Vedi N. 28 del *Monitore).*

Direzione del Genio Militare di Roma. — L'appalto per l'adattamento di una tettoia all'arsenale in Civitavecchia a sede stazione torpediniera, a Roma, fu aggidicato al signor Giacomo di Gennaro, domiciliato a Civitavecchia (Roma), via Tiberiana, n. 11, per la somma di L. 23,449.50. (Vedi N. 25 del *Monitore).*

Direzione del Genio Militare in Taranto. — L'appalto della manutenzione degli immobili ad uso R. Marina nella piazza di Taranto, fu aggiudicato al signor Baldassarre Francesco, domiciliato a Taranto, via Margherita, n. 1, per la somma di L. 39,684.60, dietro ribasso del 26,31 0|0 su lire 54,000. (Vedi N. 28 del *Monitore).*

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

19ª Decade — Dal 1° al 10 luglio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	912.233 27	50.986 63	309.074 21	1.099.561 92	55.622 69	2.427.478 72	3.980 00	609 92
1886	859.630 02	39.319 40	301.893 24	1.076.317 04	27.330 48	2.304 520 18	3.980 00	579 03
Differenze nel 1887	+ 52.603 25	+ 11 667 23	+ 7 180 97	+ 23.214 88	+ 28.292 21	+ 122.958 54	»	+ 30 89
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	17.586.586 82	872.592 01	5 428 073 29	22.786.994 90	612 890 93	47.287.138 00	3.980 00	11.881 19
1886	15.661.800 49	750.384 90	5.008 814 56	21.784 850 60	619.098 76	43.824.949 31	3.980 00	11.011 29
Differenze nel 1887	+ 1.924.785 33	+ 122.207 11	+ 419.258 73	+ 1.002.144 30	— 6.207 78	+ 3.462.188 69	»	+ 869 90
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	55.548 15	1,271 78	4.288 20	49.796 90	1,297 91	112.202 01	745 00	150 61
1886	20.430 60	485 75	950 60	7.520 45	680 30	30.067 70	538 10	55 88
Differenze nel 1887	+ 35.117 55	+ 786 03	+ 3.537 60	+ 42 276 45	+ 617 61	+ 82.135 21	+ 207 90	+ 94 73
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	645.029 35	14.959 81	74.883 66	505.261 33	17.927 93	1 258.062 08	718 12	1.751 88
1886	386.128 49	6.960 48	30 659 91	192.541 67	12 902 65	629.203 23	460 44	1.366 53
Differenze nel 1887	+ 258.900 86	+ 7.999 33	+ 44.213 72	+ 312.719 66	+ 5.025 28	+ 628.858 85	+ 257 68	+ 385 35

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.809 50	1.824 35	+ 985 15	39.656 05	37.827 00	+ 1.829 05
Merci	1 713 45	563 75	+ 1.149 70	13.974 87	10.150 30	+ 3 824 57
Introiti diversi	86 70	68 90	+ 17 80	2.182 05	518 28	+ 1.633 77
Totali	4.609 65	2 457 00	+ 2.152 65	55.812 97	48.525 58	+ 7.287 39

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* WESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 30 *Giugno* 1886.

Locomotive	**N.**	**17,930**
Carrozze e carri	**»**	**102,164**
	Totale N.	**120,094**

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA: Napoli, Corso Garibaldi, 303; Roma, via 4 Fontane, 159; Torino, via Ospedale, 26

FRANCIA, BELGIO, OLANDA: Quai de Iemmapes, 152 Parigi

GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.

RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

G. Pantan Diett. prop. respons.

ANNO XX. Sabato, 30 Luglio 1887 NUM. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

COSTITUZIONE GENERALE
DELL' AMMINISTRAZIONE FERROVIARIA ITALIANA

Nell'ultimo numero del nostro giornale, parlando della monografia dell'ing. Giuseppe Lampugnani, abbiamo promesso ai nostri lettori di riprodurre alcune delle principali pagine di questa elaborata pubblicazione che mira allo scopo di porre alla portata di tutti la storia ferroviaria del nostro paese.

Per mantenere la fatta promessa, cominciamo col riprodurre quella parte di cenni storici che toccano delle ferrovie nelle provincie napolitane e siciliane, partendo dalla prima linea costrutta ed arrivando fino ai primi studi per la soluzione del problema ferroviario italiano. Nei prossimi numeri riporteremo i cenni riguardanti le altre provincie.

La dotta monografia dell'ing. Lampugnani, oltrechè un lavoro che dimostra semprepiù la vasta coltura tecnica ed amministrativa dell'autore, sarà una fonte di preziosi elementi pei lavori del prossimo Congresso ferroviario.

CENNI STORICI SULLE FERROVIE ITALIANE

I. *Provincie Napoletane e Siciliane.*

La prima domanda per la concessione di una ferrovia venne fatta in Italia dall'ingegnere Armand Bayard de la Vingtrie, per una linea da Napoli a Nocera per Torre-Annunziata, con diramazione a Castellamare.

La concessione venne accordata col regio decreto del 19 giugno 1836, modificato dall' altro del 3 febbraio 1838, e la linea venne aperta all' esercizio il 4 ottobre 1839, da Napoli a Portici.

Dopo questa concessione il Governo borbonico fece costruire, a spese e nell' interesse dello Stato, la ferrovia da Napoli a Caserta, accordando poi, con decreto del 7 febbraio 1842, il prolungamento della medesima fino a Capua.

Il tronco da Napoli a Caserta venne aperto all'esercizio il 20 dicembre 1843, e quello da Caserta a Capua il 26 maggio 1844.

Successivamente nel 1845 quel Governo fece eseguire gli studi per continuare la linea fino al confine dello Stato pontificio, ed essendo stata presentata una domanda di concessione della linea stessa, l'accordò, col rescritto del 19 ottobre 1845, ai signori Sabbatini e Martinet, i quali però non ne fecero uso; di modo che i lavori furono sospesi, e soltanto nel 1856, con decreto del 22 settembre, furono ripresi dallo Stato. Infine, con rescritto del 20 gennaio 1845, fu decretata, a spese dello Stato, la linea Cancello-Nola (aperta all' esercizio il 3 giugno 1846), e con altro in data 30 luglio 1853 fu concessa la linea Nola-Sanseverino, compiuta il 17 febbraio 1861.

Visto però che la costruzione delle linee fatta direttamente dallo Stato era di soverchio aggravio all'erario pubblico, si pensò di ricorrere all' industria privata.

Con regio decreto del 15 aprile 1855 furono concesse al sig. Melisurgo la linea Napoli-Brindisi per Avellino, Foggia, Bari, Barletta e quella da Salerno a Sanseverino, e con regio decreto dell' 11 maggio 1855 veniva accordato a G. De Riseis la concessione di una linea da Napoli per gli Abruzzi al Tronto, con diramazione per Ceprano e Popoli.

Con regio decreto del 24 agosto 1860 si diede la concessione ai signori De Lahante e soci (Talabot, Brassey, Buddicom, duca di Galliera) della linea dal Tronto a Taranto, e di due passaggi per l' Appennino. Non avendo avuto queste due ultime concessioni alcun effetto per la caduta del Governo borbonico, il dittatore generale Garibaldi, con decreto del 25 settembre 1860, concesse alla Società Adami e Lemmi la facoltà di costruire, per conto del Governo, molte linee ferroviarie, tanto nelle provincie continentali, quanto nella Sicilia, comprese alcune di quelle concesse coll' atto del 24 agosto 1860, alle quali ultime la detta Società rinunciò, come risulta da altro decreto dittatoriale in data 13 ottobre 1860, e dalla convenzione del 30 aprile 1861. Le linee comprese nell' atto del 24 agosto 1860, e staccate dal contratto Adami e Lemmi, erano quelle stesse che costituirono più tardi, con

poche varianti nei progetti, il nucleo primitivo della rete meridionale.

La costruzione delle ferrovie era un bisogno universalmente sentito, perciò il Governo italiano stipulava il 3 febbraio 1861, col sig. Talabot, rappresentante dei concessionari delle linee ordinate col decreto del 24 agosto 1860, una convenzione provvisoria, colla quale questi si impegnavano di intraprenderne immediatamente lo studio e la costruzione, e ad erogare all'uopo entro un anno una somma di 10 milioni di lire italiane, rimborsabili dal Governo, coll'aggiunta del 6 per cento nel caso che il Parlamento non approvasse la convenzione.

Mentre si stavano facendo gli studi e le espropriazioni, si continuarono le trattative per una convenzione definitiva.

Detta convenzione, che porta la data del 12 maggio 1861, comprendeva la concessione:

1° di una linea da Ancona a Otranto, con una diramazione da Bari a Taranto;

2° di una linea da Foggia a Napoli per Eboli e Salerno.

Alle quali linee veniva aggiunta quella da Napoli a Salerno, colla diramazione per Castellamare, che i concessionari avevano acquistato dal sig. Bayard, con contratto in data 2 maggio 1861.

La durata della concessione era fissata a 99 anni, e lo Stato garantiva alla Società, tanto il pagamento annuo dell'interesse del 6 per cento, quanto l'ammortamento, calcolato in base allo stesso interesse (circa il due per cento) dell'intero capitale sborsato per l'acquisto e per la costruzione della rete.

Le linee, che venivano in tal modo concesse, non erano state precedentemente studiate, e dovevano essere costruite in paesi dove sino allora non erano stati condotti grandi lavori atti a dare norma nelle perizie. Da ciò la stipulazione relativa alla garanzia dell'interesse e dell'ammortamento non sovra un capitale presunto e determinato in precedenza, ma sul capitale che si sarebbe effettivamente speso nella costruzione.

Come corrispettivo di tale garanzia i concessionari dovevano eseguire i lavori in un tempo relativamente molto breve.

La convenzione del 12 maggio 1861 fu sancita con la legge del 21 luglio 1861; ma poco tempo dopo il signor Talabot, valendosi di una clausola della convenzione, rinunciò all'impresa.

Nel 16 giugno 1862, l'onorevole Depretis (Gabinetto Rattazzi) presentò al Parlamento una convenzione stipulata con i signori Rothschild e Talabot per la concessione delle ferrovie già comprese nella precedente convenzione, più la linea Voghera-Pavia-Brescia.

I concessionari si obbligavano a costituire entro sei mesi una Società; dovevano depositare, come cauzione, 10 milioni di lire; ed in caso d'inadempimento dei patti, avrebbero perduto due milioni della cauzione primordiale.

Ai concessionari veniva garantito:

a) un prodotto lordo annuo chilometrico di lire 29,000 per le linee della rete meridionale;

b) un prodotto lordo annuo chilometrico di lire 25,000 per la linea Voghera-Pavia-Brescia.

Si davano come sussidio: 10 milioni di lavori fatti dal Governo; 10 milioni di beni stabili demaniali; tutti i prodotti netti della linea Voghera-Piacenza. Questa convenzione era senza dubbio finanziariamente migliore per lo Stato di quella del 12 maggio 1861, inquantochè la garanzia non era fissata sopra un capitale indeterminato, ma concordata e stabilita ad un tanto per chilometro di strada costruito e posto regolarmente in esercizio. La Commissione parlamentare introdusse alcune modificazioni nel progetto ministeriale, che non furono accettate dai concessionari.

A questo punto erano le cose quando il conte Bastogi chiese la concessione delle strade ferrate meridionali.

La convenzione col conte Bastogi fu approvata per legge il 21 agosto 1862 e la Società fu costituita il 16 settembre stesso anno. Detta concessione comprendeva le linee delle precedenti concessioni; era poi a queste preferibile, perchè conteneva:

1° l'abbandono dell'esercizio della linea Voghera-Piacenza, il cui prodotto netto poteva valutarsi in 10 milioni;

2° l'esonero di ogni garanzia rispetto al tronco Pavia-Voghera, qualora la Società Lombarda e dell'Italia centrale avesse fatto uso del diritto di prelazione rispetto alla linea Brescia-Cremona-Pavia;

3° la riduzione da 25 mila a 20 mila lire della garanzia di prodotto lordo sulla linea lombarda.

Così venne costituita l'attuale Società delle *Strade Ferrate Meridionali.*

(Continua)

Le Ferrovie del Belgio nell'anno 1885

(Continuazione e fine).

II. Ferrovie esercite dalle Compagnie.

Lunghezza. — Le ferrovie esercite dalle Compagnie belghe, misuravano, al 31 dicembre 1885, una *lunghezza effettiva* di . . . . Km. 1,243
per le linee comprese sul territorio belga, e di » 216
per le linee situate su territorio estero.

Ossia una lunghezza totale di . . . Km. 1,459

La lunghezza effettiva totale (1,243 Km.) delle linee esercite sul territorio belga, al 31 dicembre 1885, comprende 141 Km. di linee o di binari comuni a due o a più Compagnie.

La lunghezza delle linee a *semplice binario* rappresentano l'84,36 % della lunghezza effettiva totale.

Le parti destinate al trasporto dei viaggiatori e delle merci comprendono 1,202 Km. ossia il 96,65 %;

E quelle destinate al trasporto delle merci soltanto, 42 Km., ossia il 3,35 %.

La *lunghezza dei binari* si scompone come segue:

Binari principali . . . . Km. 1,683 ossia 77,94 %
Binari accessori, di stazioni, di scarto . . . . » 476 ossia 22,06 %

Insieme . . Km. 2,159

Stazioni e fermate. — Il numero delle stazioni e delle fermate esistenti al 31 dicembre 1885 sulle strade concesse era di 358. Questo numero comprendeva 111 stazioni comuni, utilizzate da due o tre amministrazioni.

Vi erano inoltre 301 raccordamenti industriali e stazioni private.

Effettivo e utilizzazione del materiale. — L'effettivo del materiale rotabile ha ben poco variato nel 1885, ed era il seguente al 31 dicembre: locomotive 539; tenders 369 non comprese 6 vetture a vapore, sistema Belpaire; vetture viaggiatori 846; furgoni per bagagli 453; carri merci ed altri 13,802.

Percorso dei treni. — Il percorso dei treni nel 1885 sulle ferrovie belghe esercite dalle Compagnie, compresi i percorsi sulle linee che fanno capo all'estero, è così ripartito: Treni viaggiatori . . Km. 4,979,492
Treni merci . . . » 3,862,114
Treni misti . . . . » 750,190

Insieme . Km. 9,591,796

RISULTATI DELL' ESERCIZIO. — *Prodotti lordi*:

Grande velocità:	Totali	Per Km.
Viaggiatori	fr. 11,008,587	fr. 7,544
Accessori della grande velocità (bagagli, messaggerie, finanze, cavalli, bestiame, ecc.) .	» 1,811,493	» 1,241
Totale della grande velocità	fr. 12,820,080	fr. 8,785
Piccola velocità:		
Merci, cavalli e bestiami, ecc.	fr. 22,498,486	fr. 15,418
Totale per la grande e piccola velocità	fr. 35,318,566	fr. 24,203
Prodotti diversi	» 1,911,221	» 1,310
Totale generale dei prodotti	fr. 37,229,787	fr. 25,513
Spese d' esercizio	» 20,333,582	» 13,934
Prodotti netti	fr. 16,896,205	fr. 11,579

Riassumiamo ora nel seguente quadro i risultati dell' esercizio delle due categorie delle strade ferrate belghe che abbiamo partitamente riferiti:

	STATO		COMPAGNIE		TOTALE	
Lungh. media esercit.	3,144 Km.		1,459 Km.		4,603 Km.	
	Totale	per Km.	Totale	per Km.	Totale	per Km.
Prodotti dell' eser. fr.	119,772,557	38,096	37,229,787	25,513	157,002,344	34,109
Spese d'esercizio . »	70,097,356	22,296	20,333,582	13,934	90,430,938	19,646
Prodotti netti . fr.	49,675,201	15,800	16,896,205	11,579	66,571,406	14,463
Rapp. 0|0 della spesa al prodotto . . »	58.53		53.22		57.60	
Nel 1884 questo rapp. »	59.72		53.22		58.13	

Statistica degli accidenti occorsi nel 1885.

Il numero degli accidenti occorsi ai treni sulla rete dello Stato Belga, nei quali vi furono o non persone ferite, fu: Nel 1885 di 112 — Nel 1884 di 151
Nel 1883 di 187 — Nel 1882 di 269
Nel 1881 di 295 — Nel 1880 di 358

Nel 1885 si ebbero a deplorare:

Per le ferrovie dello Stato .	128 morti e .	458 feriti.
Per le Compagnie . . .	44 morti e .	79 feriti.
E complessivamente .	172 morti e .	537 feriti.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione letta ed approvata nell' Assemblea Generale ordinaria del* 15 *Giugno* 1887.

(Contin. v. N. 30)

11. *S. Arcangelo-Urbino-Fabriano* (chil. 135). — Nel Dicembre 1886 abbiamo presentato al Governo i progetti definitivi del tracciato per Ospedaletto-Foglia-Urbino-Cagli-Pergola-Sassoferrato-Fabriano (chilometri 135), della variante di Montefeltro per Verucchio, Pietracuta, Montecerigone, Macerata Feltria e Sassocorvaro (chil. 63) e della variante per Rimini (chilometri 10).

In attesa delle decisioni del Governo, noi stiamo facendo gli studi particolareggiati delle opere di costruzione di quei tronchi il cui andamento non si ritiene soggetto a variazioni.

Per gli studî di questa linea, noi abbiamo stabilito tre uffici tecnici speciali, uno a S. Arcangelo, l'altro ad Urbino ed il terzo a Fabriano.

12. *Solmona-Isernia* (chil. 127). — Alla fine del 1886, noi avevamo quasi completato i progetti per il tracciato di questa linea, i quali vennero presentati al Governo il 30 Gennaio del corrente anno.

Noi abbiamo inoltre presentato lo studio definitivo per i tronchi Solmona-Canzano (chilometri 23) e Piano di S. Chiara-Isernia (chilometri 82) e lo studio di massima di alcuni tracciati per il difficile valico tra Canzano, Campodigiove e Piano di S. Chiara (chilometri 22).

E in attesa delle decisioni del Governo, noi prepariamo i progetti particolareggiati delle opere di costruzione di quei tronchi il cui andamento non si ritiene soggetto a variazioni.

Per gli studî di questa linea sono stati creati due uffici speciali, uno a Solmona e l'altro ad Isernia; quest'ultimo, dopo la presentazione del progetto, venne aggregato all'ufficio speciale di costruzione stabilito presso la Direzione dei Lavori in Ancona.

13. *Cremona-Borgo S. Donnino* (chil. 40). — Nello scorso anno si portarono a termine gli studî del tracciato per la intera linea ed il progetto definitivo venne da noi presentato al Governo nel Febbraio del corrente anno.

Interessando di costruire sollecitamente il tronco che da Cremona conduce al Po, onde agevolare la costruzione del ponte a doppio uso per la ferrovia e per la strada interprovinciale Piacenza-Cremona già appaltato alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, noi abbiamo presentato, nell'Aprile scorso, tutti i documenti d'appalto per affidare la costruzione di detto tronco (3 chilometri) alla stessa Società di Savigliano.

Per gli studî della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino noi abbiamo tenuto degli uffici saltuari a Borgo S. Donnino, Busseto, Cortemaggiore e Cremona, ed ora si attende presso l'ufficio speciale delle costruzioni in Ancona alla compilazione dei progetti particolareggiati delle opere per il tronco S. Donnino-Po.

14. *Bugnara-Solmona* (chil. 8). — Invitati dal Governo ad assumere la costruzione del tronco Bugnara-Solmona della ferrovia Roma-Solmona, abbiamo presentato alla fine di ottobre 1885, la proposta di alcune modificazioni al progetto definitivo, studiato dalla Direzione Tecnica Governativa che eseguisce il resto della linea.

15. *Rubicone-Rimini* (chil. 15). — In seguito ad invito fattoci dal Governo di assumere la costruzione del tronco Rubicone-Rimini per la ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, abbiamo presentato, il 18 Maggio 1886, la proposta di alcune modificazioni al progetto compilato dalla Direzione Governativa di Ravenna, dichiarandoci disposti ad eseguirlo a rimborso di spesa. Ma in seguito alle insistenze del Governo per una nostra proposta a prezzo fatto, noi,

dopo studiato tutto il progetto, l'abbiamo presentata il 1° settembre 1886.

Il Governo ha accettato in massima le nostre proposte in linea tecnica, ma ha affidata la direzione della costruzione del tronco Rubicone-Rimini all'ufficio per l'Ispettorato del Circolo di Ancona.

Per gli studi del progetto di questa linea erasi da noi stabilito un ufficio speciale in Ancona.

16. *Urbisaglia-Tolentino* (chil. 11). — Il 19 Maggio 1886 noi abbiamo presentato al Governo, dietro suo invito, la proposta di alcune modificazioni al progetto governativo del tronco Urbisaglia-Tolentino e la proposta d'appalto del tronco medesimo. Il Governo stabilì in seguito di costruirlo direttamente.

17. *Lucera-Campobasso* (chil. 69). — Per conto delle Provincie di Molise e Capitanata e coll'autorizzazione del Governo, abbiamo eseguiti nello scorso anno, gli studi di questa ferrovia, ed il nostro progetto venne presentato al Ministero il 5 Novembre 1886.

Detti studi furono intrapresi da un nostro ufficio speciale, stabilito a Campobasso, ed ultimati presso l'ufficio speciale delle costruzioni in Ancona.

18. *Sondrio-Tirano* (chil. 26). — Per questa ferrovia noi abbiamo già eseguito in campagna lo studio del tracciato a sponda sinistra dell'Adda, tra Sondrio e Ponte Chinzo, ed a sponda destra tra Ponte Chinzo e Tirano, ed ora stiamo studiando una variante a sponda destra dell'Adda tra Sondrio e Tresivio onde soddisfare ai desideri dei Comuni interessati.

Gli studi vengono eseguiti dal nostro ufficio speciale di costruzione stabilito a Lecco.

19. *Casarza-Spilimbergo-Gemona* (chil. 47). — Per incarico avuto dal Governo stiamo eseguendo i rilievi per lo studio di questa nuova linea, ed abbiamo perciò impiantato un ufficio speciale di costruzioni in Udine, formato in parte col personale cedutoci dal Governo ed in parte col personale da noi assunto per gli studi di nuove linee.

20. *Zollino-Gallipoli.* — Per incarico del Governo, abbiamo presentata, il 1° maggio 1886, la nostra proposta per la costruzione del tronco di congiunzione dalla stazione al porto di Gallipoli (chil. 0,50). Il Governo prescrisse alcune modificazioni al progetto, le quali vennero da noi eseguite, ed ora si attendono le decisioni del Ministero per la costruzione di questo tronco.

L'esposizione che vi abbiamo fatto dell'opera nostra in materia di nuove costruzioni, dimostra chiaramente che la Società ha spiegato la massima solerzia nello allestire i progetti delle nuove linee che le furono richiesti dal Governo, sobbarcandosi a non lievi spese per l'impianto di uffici tecnici e per le operazioni di campagna occorrenti alla compilazione dei progetti stessi.

Voi avete anche potuto rilevare da quanto vi abbiamo riferito che la nostra Amministrazione si diede premura di presentare al Governo, appena ricevutone l'invito, delle proposte concrete e di stipulare anche dei compromessi per assumere a prezzo fatto la costruzione di alcune linee.

Ma alla nostra solerzia non corrispose l'opera del Governo, il quale non ha finora dichiarato di accettare le nostre proposte, astenendosi così dal rendere esecutori gli accordi conclusi colla nostra Amministrazione.

È quindi rimasto a tutt'oggi senza applicazione uno dei principali concetti che avevano inspirato il Governo nella soluzione del problema ferroviario, quello cioè di valersi per la costruzione delle nuove linee delle Amministrazioni sociali le quali, presentano, pel loro ordinamento, le più serie garanzie di una buona e sollecita esecuzione dei lavori e possono assumerli a patti realmente vantaggiosi per lo Stato.

Non abbiamo però abbandonato la speranza di vedere, non tanto nel nostro interesse quanto in quello del paese, rimosse le difficoltà che si sono fin quì opposte all'attuazione di quel concetto.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Qualche giornale avendo accennato all'eventualità di un aumento nel capitale della Società per le S. F. del Mediterraneo, siamo in grado di dar precise informazioni al riguardo.

L'articolò 11 del contratto per l'esercizio della Rete Mediterranea prescrive che la Società passi allo Stato 135 milioni come prezzo d'acquisto del materiale rotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti; che questa somma sia pagata anche qualora la stima ne portasse il prezzo complessivo a minor somma; infine che, qualora invece il prezzo di stima risultasse maggiore, la Società debba pagare il di più, ricevendo un corrispondente aumento sull'annualità di L. 7,820,000 stabilito dall'articolo 23 come corrispettivo per l'uso del materiale mobile, o in altri termini, come interesse del capitale impiegatovi.

Ora avendo la Commissione per la valutazione del materiale rotabile già compiuto, e quella del materiale d'esercizio quasi ultimato il proprio compito, si può calcolare che l'importo complessivo del materiale rotabile e d'esercizio sarà di oltre 122 milioni. Siccome poi gli approvvigionamenti la cui valutazione non è ancora terminata, debbono, a termini dell'articolo 10 del contratto, importare almeno 21 milioni, si vede fin d'ora che il valore dei materiali e delle provviste cedute dallo Stato alla Società Mediterranea raggiungerà certo i 143 milioni.

Saranno quindi altri otto milioni almeno, oltre i 135 già versati, che la Società dovrà pagare all'Erario, e crediamo che a questo pagamento si provvederà con un aumento del capitale sociale, giacchè questo capitale rappresenta appunto il prezzo investito nella compera del materiale e delle provviste suddette.

Finora però non è stato ancora preso alcun provvedimento e neppure presentata nessuna concreta proposta al Consiglio d'Amministrazione.

><

Il giorno 26 corrente si sono riuniti a Firenze, presso la Direzione Generale della Rete Adriatica, i rappresentanti di questa e della Mediterranea allo scopo di intendersi definitivamente sulle norme da cui dovrà essere regolato il servizio di disinfezione dei carri che hanno servito al trasporto di bestiame ed avanzi animali.

Sappiamo che essi si sono messi pienamente d'accordo sopra uno schema di Ordine di Servizio che dovrebbe attuarsi su tutte le linee italiane, previa comunicazione al Governo, da cui, come è noto, è vivamente sollecitata, per ragioni sanitarie, la definizione di questa vertenza.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha aggiudicato, salvo l'approvazione definitiva per parte del R. Ispettorato, alla Ditta Bernocchi ing. Saule e C. di Milano i lavori di costruzione, nella stazione di Roma Trastevere, delle soprafondazioni ai magazzini merci a grande e piccola velocità, relativi piani caricatori, cabine per manovre degli apparecchi centrali di sicurezza, cessi isolati e rifornitore. L'importo di detti lavori è di L. 497,000, sul quale la Ditta fece il ribasso del 19,55 per cento.

><

Ci consta che la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il Ministero dei lavori pubblici a prendere una sollecita decisione sulla proposta da essa fatta di aumentare la dotazione del materiale mobile della rete, di 500 vetture e di 110 locomotive, facendosi ogni giorno più sentiti i bisogni di servizio che indussero la Società a presentare la proposta medesima.

Sembra infatti che nella attuale stagione si verifichi normalmente nei giorni festivi che le principali stazioni della rete rimangono completamente sprovviste di vetture con danno evidente per il servizio e per il pubblico.

><

Nella sua seduta di ieri (29) il Comitato delle S. F. del Mediterraneo approvò, su proposta della Direzione Generale e conforme all'autorizzazione già data in massima dal Consiglio d'Amministrazione, aumenti di stipendio e gratificazioni a favore di quegli Agenti che, avendo fin dal 1° luglio 1886 i requisiti per conseguire una promozione, erano stati allora depennati per ragioni d'economia.

Le proposte ora approvate importano L. 207,000 circa e decorrono dal 1° corrente mese.

Sappiamo poi che, dopo approvato il bilancio dell'esercizio 1886-87, saranno presentate le proposte generali di promozione con decorrenza dal 1° gennaio prossimo venturo.

><

Abbiamo già parecchie volte intrattenuti i nostri lettori sulla importantissima linea di circonvallazione di Milano, che la Società del Mediterraneo sta costruendo a seconda del progetto approvato dal R. Governo, e già abbiamo fatto cenno delle modificazioni che in corso di lavoro si trovarono necessarie al progetto stesso, quali la formazione della sede per due, anzichè per un binario, e la maggior espropriazione per la costruzione della stazione di smistamento a Porta Romana per far luogo al raccordamento cogli stabilimenti industriali che già sorgono in quella località e cogli altri che andranno ben presto impiantandosi.

Ora poi siamo in grado di annunciare che la Società del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato Generale per l'approvazione il progetto dell'importo di circa L. 200,000 per la sistemazione dei binari e dei segnali di sicurezza della stazione di smistamento di Porta Sempione in relazione al raccordamento della medesima colla parte in costruzione della predetta linea di circonvallazione e per la modificazione di livelletta della tratta fra la citata stazione ed il corso Vercelli, affine di poter poi far luogo alla costruzione del cavalcavia che sul corso stesso sarà costrutto.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha trasmesso al R. Ispettorato Generale il progetto definitivo del tronco Montallegro-Cattolica facente parte della linea Castelvetrano-Porto Empedocle, redatto dalla società predetta in seguito ad incarico avutone dal Ministero dei lavori pubblici.

Il detto tronco misura metri 5235, ed il suo ammontare si eleva a L. 2,544,737.89, corrispondente al costo medio chilometrico di L. 486,100, ivi compreso il materiale rotabile e d'esercizio, ed il 10 0[0 di aumento per imprevisti.

><

La medesima Società ha pure sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale delle Strade ferrate i verbali di apertura delle schede e di aggiudicazione relativi alla fornitura di n. 6 locomotive per treni diretti, la cui provvista sarebbe stata dalla Società stessa deliberata alla Ditta migliore offerente, e cioè alla « Société Autrichienne-Hongroise di Vienna.

><

Nella seduta del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo, tenutasi il 29 andante, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Gregorini Andrea di Lovere per fornitura di Kg. 26,000 di ferro di Svezia in barre;

Colla Ditta Antonio Opessi di Torino per fornitura di 4 bilancie a ponte fisse a rotaia continua, con tavolato di cinque metri della portata di 30 tonnellate;

Colla Ditta Capriolo e Merlo di Torino per fornitura di N. 32,000 scope di sorgo e N. 4000 scopette pure di sorgo;

Colla Ditta Risetti Carlo di Solbiate Arno per fornitura di N. 36,000 scope di sanguinella;

Colla Ditta Valère Mabille di Mariemont per fornitura di N. 400 custodie di respintori per carri;

Colla Ditta Rossi Domenico di Milano per fornitura di N. 5000 bandiere sciolte da guardiano, 150 bandiere rosse ad asta corta da fissarsi in terra e 8000 bandiere rosse e verdi per conduttori e locomotive;

Colla Ditta Friedrick Krupp di Essen per fornitura di Kg. 200,000 di lamiere di ferro;

Colla Ditta Seebohnn Diekstahl e C. di Sheffield per fornitura di Kg. 20,000 di acciaio fuso per attrezzi;

Colla Privilegirte Oesterreischisch-Ungarische-Staats Eisenbahn Gesellschaft di Vienna per fornitura di N. 5 locomotive ad 8 ruote accoppiate munite degli organi pel freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato Generale alla Società per le S. F. del Mediterraneo:

L. 5300 per l'impianto di una nuova gru idraulica e del servizio d'acqua nell'interno della rimessa locomotive in stazione di Bra;

L. 5100 per la costruzione di nuovi cessi isolati nella stazione di Maddaloni (linea Roma-Napoli);

L. 5200 per la costruzione di un fabbricato ad uso cessi nella stazione di Sparanise (linea Roma-Napoli);

L. 250 per modificazioni ai locali delle Poste italiane e svizzere in stazione di Luvino;

L. 395 per consolidamento dei muri divisori nel fabbricato viaggiatori della stazione di Sparanise;

L. 7000 per la costruzione di una cunetta in muratura tra i chilom. 5,710 e 6,305 della linea Battipaglia-Agropoli.

L. 72,500 per costruzione di muretti in pietrame a secco per chiusura delle adiacenze dei passi a livello e di alcune tratte di ferrovia fra Potenza e Metaponto;

L. 4180 per la costruzione di nicchie di ricovero del personale nella trincea fra i Km. 18 + 600 e 19 + 700 della linea Napoli-Metaponto;

L. 790 per la sostituzione di un soffitto nel camerone dei pacchi postali a Torino P. N.;

L. 470 pel collegamento dell'ufficio telegrafico ferroviario di Vallo di Lucania con quello governativo;

L. 1350 per l'impianto in stazione di Roma di una cancellata in legno per dividere i piazzali dell'officina veicoli delle due Società;

L. 370 per due fermacarri all'estremità dei binari pel magazzino del materiale fisso a Napoli;

L. 1760 per l'impianto di sagome a controllo del carico vagoni in varie stazioni delle linee Napoli-Metaponto, Taranto-Reggio e Reggio-Castrocucco.

L. 3,800 per l'applicazione di cassette con disco fanale girevole e di ferma-scambi nelle stazioni fra Taranto e Sibari e fra Sibari e Cosenza;

L. 12,400 per impianto di un binario nella stazione di Chivasso, sulla linea Milano-Torino;

L. 40,500 pei lavori di rialzamento del ponte sul torrente Torbido fra le stazioni di Reggio Calabria e Villa S. Giovanni della linea Reggio-Castrocucco.

><

Gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Appalto dei lavori per l'ampliamento della stazione di Bruno. Importo approssimativo L. 14,300. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 10 agosto p. v.

Lavori di costruzione di muretti a secco per chiusura della linea e per la posizione in opera di barriere girevoli e cancelli in ferro per passaggi a livello fra le stazioni di Eboli e Metaponto. Importo L. 25,000 circa. Le offerte dovranno pervenire per le 10 ant. del 10 agosto p. v.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di istituire la corrispondenza con biglietti di andata e ritorno da Lucera per Foggia, Barletta, Trani, Bari, Bovino, Manfredonia e San Severo, e da ognuna delle anzidette stazioni per quella di Lucera.

La proposta verrà senza dubbio approvata dal Ministero e sarà attivata a partire da domani (1° agosto) giorno fissato per l'apertura della linea Foggia-Lucera al pubblico esercizio.

><

La predetta Società ha accompagnato con parere favorevole al Ministero dei lavori pubblici la proposta di accordare un abbuono sui prezzi della tariffa normale speciale 122*B*. a favore della Società per le Miniere carbonifere di Trifail per l'effettuazione di importanti trasporti di carbone minerale in destinazione di Treviso per la via di Cormons.

><

Allo scopo di porre le cave di Gozzano e di Gravellona Toce nelle stesse condizioni di quelle del Lago Maggiore, e di acquistare alla ferrovia un traffico nuovo non indifferente, la Società delle strade ferrate del Mediterraneo avrebbe manifestato il parere a R. Ispettorato generale che sarebbe conveniente di ammettere le stazioni di Gozzano e di Gravellona Toce all'applicazione dei prezzi della tariffa locale N. 217 a piccola velocità, per quanto concerne i trasporti di graniti greggi e lavorati destinati a Milano.

><

Ci informano da Bergamo che il sig. ing. Ferretti, a mezzo di quella R. Prefettura, ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici una domanda, corredata da relativo progetto intesa ad ottenere l'autorizzazione di esercitare una strada funicolare di congiunzione fra la parte alta e quella bassa della città di Bergamo.

I lavori di costruzione della ferrovia sono molto avanzati e potranno essere ultimati entro la prima metà di agosto p. v.

Il sistema adottato per la funicolare è lo stesso (salvo leggeri perfezionamenti) messo in attività per quella di Mondovi, la quale funziona regolarmente da nove mesi col massimo successo.

La strada è a doppio binario e l'apparecchio di trazione ha una sola ruota motrice nella quale la fune traente si avvolge per circa 3/4 di circonferenza incrociandosi ed avvolgendosi sopra una seconda carrucola.

><

In conseguenza della decisione presa dalla Commissione idraulica incaricata degli studi per la costruzione di un gran serbatoio sull'Ofanto nella località denominata « Ponte Pietra dell'Oglio » di elevare la diga occorrente alla Stretta di Monticchio a soli 25 metri di altezza, in luogo dei 50 dapprima previsti, è derivato che una parte del progetto di massima presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere non può più sussistere, o per lo meno non è più conveniente cessando il bisogno di salire tanto alti colla piattaforma stradale e di costruire importanti opere che nelle condizioni del nuovo bacino dell'Ofanto diventano inutili.

Il Servizio delle costruzioni per la predetta Società, ha pertanto studiato un diverso andamento della ferrovia nella parte che corrisponde al nuovo bacino, il di cui pelo d'acqua resta fissato alla quota 298 sul livello del mare, in luogo dei metri 323 stabiliti per il bacino primitivo, e ne ha presentato al R. Ispettorato Generale apposito progetto di massima.

Tale progetto comprende una lunghezza di metri 17,500 che si estende dal Vallone Lente dal lato di Avellino al tratturo Pisciolo, dal lato di Ponte Santa Venere; mentre la totale lunghezza del tronco da Calitri a Rocchetta Melfi, nel quale cade la variante, risulta di metri 31,568, di cui per metri 6485, fra Calitri ed il Vallone Lente si manterrebbe il tracciato proposto col progetto del febbraio 1887 e per metri 7583, fra il tratturo Pisciolo e Rocchetta Melfi si conserverebbe la traccia del progetto di massima già approvato.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato il progetto presentato dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo per l'impianto di nuovi meccanismi nella stazione di Villafranca-Piemonte, lungo la linea Airasca-Cavallermaggiore;

2. Che si possano ammettere gli atti di sottomissione presentati dalla Direzione Generale dei telegrafi relativi all'acquisto di n. 230 gruppi completi Morse per i bisogni ordinari dell'esercizio 1887-88 e per l'impianto di nuovi uffici;

3. Che possa essere approvato il progetto d'appalto della fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi delle stazioni dei tronchi della diramazione Lavezzola-Lugo, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. L'appalto avrà luogo per asta pubblica. La spesa presunta è di L. 47,800 e la fornitura è divisa in tre lotti, di cui il primo di L. 836.00, il secondo di lire 44,984 ed il terzo di L. 1980;

4. Che si possa coll'approvazione degli atti di collaudo approvare anche il maggiore compenso alla Impresa dei lavori di costruzione del tronco da Casalmaggiore a Piadena nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole sui seguenti affari:

1. Progetto modificato per la costruzione del ponte sull'Oglio a Sarnico e Paratico lungo la nazionale N. 45 (Brescia).

2. Progetto pel completamento del ponte metallico sull'Adige nell'interno di Legnago lungo la nazionale N. 13 (Verona).

3. Progetto definitivo riformato del 1° tronco della ferrovia Portogruaro-Casarsa.

4. Progetto di un ponte a travate metalliche sul torrente Pauli lungo il tronco Cagliari-Sicci della ferrovia Cagliari-Isili.

5. Progetto della posa dell'armamento lungo il tronco Roccadebaldi-Mondovì della ferrovia Cuneo-Mondovì.

><

Dall'egregio Ispettore Generale governativo delle strade ferrate abbiamo ricevuto una lettera riguardante il già noto processo intentato alla Società del Mediterraneo per ritardo di treni, a cui diamo volentieri pubblicità, non senza riservare la parola al nostro corrispondente di Napoli, il quale coll'appoggio dei verbali testimoniali del processo stesso potrà essere in grado di confermare o meno, per quanto riguarda l'intervento o non dell'Ispettore, la notizia da esso comunicata al nostro giornale.

Ci conceda però l'Ispettore generale di fargli osservare che quanto fu detto sulle condizioni delle linee calabresi trova la sua conferma nella lettera a noi diretta dal Direttore generale delle ferrovie Meridionali, che abbiamo pubblicata nel n. 28 del *Monitore*. In essa egli dice: « è bensì vero che vi sono tuttora « dei ponti da rifare, o consolidare (il che vale a « *spiegare i rallentamenti dei treni)*, ma ciò non è « da attribuirsi a negligenza della Società, trattandosi « di cosa dipendente dalle condizioni poco felici della « prima costruzione della linea. »

E difatti aggiungemmo che, pubblicando la notizia del nostro corrispondente napolitano, non avevamo mai pensato di far cadere la colpa sulla Società esercente le linee calabresi, ma su difetti di costruzione delle linee stesse, difetti da tutti riconosciuti.

Ciò detto, ecco la lettera del R. Ispettore generale:

« *Roma*, 25 *luglio* 1887.

« Nel N. 25 di codesto periodico nel riferire sull'esito di una causa svoltasi davanti il Tribunale di Reggio per ritardi di treni, viene asserito che un R. Ispettore locale avrebbe dichiarato quanto segue: « Lo stato in cui furono « lasciate le linee calabresi è tale che se non vi fossero « ricuperi, il treno da Napoli a Reggio dovrebbe subire « ogni giorno per effetto esclusivo dei rallentamenti im« posti dalle condizioni stradali, oltre 80 minuti di ritardo. »

Da informazioni assunte e da documenti prodotti risulta che la notizia data non è conforme al vero, essendosi assolutamente astenuto quel sig. Sotto-Ispettore dal fare apprezzamenti sullo stato di manutenzione delle linee Calabro-Sicule.

Sarei quindi grato a codesta onorevole Direzione se volesse compiacersi di pubblicare nel prossimo numero una rettifica al riguardo.

Dev.mo: G. Di Lenna. »

« Alla Direzione
del *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino. »

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Furono sottoposti all'approvazione del Governo, dalla Direzione della rete del Mediterraneo, i seguenti progetti:

1. Robustamento della scogliera di difesa della pila del Ponte Lato al chilom. 22,741 della linea Taranto-Reggio — Spesa L. 11,910.

2. Impianto ed allevamento di siepi di bianco-spino per completare la chiusura della linea Rogoredo Pavia — L. 9200.

3. Ripristino definitivo della sponda sinistra a monte del ponte sull'Agogna presso Nicorvo lungo la linea Vercelli-Pavia — L. 5000.

4. Lavori di sistemazione provvisoria e definitiva della stazione di smistamento a Porta Sempione a Milano, in dipendenza della costruzione della linea di circonvallazione.

Col 25 corr. la stazione di Gravellona-Toce (Gozzano-Domodossola) è stata abilitata a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano.

Col 1° agosto sarà parzialmente modificata la tariffa speciale pel trasporto degli zolfi dall'Italia per la Svizzera.

— Dalla stessa data sarà ammessa la stazione di Sarzana a mandare marmi in servizio internazionale in Svizzera al prezzo di L. 13,81 per tonn. fino al confine.

— Col 25 poi è entrata in vigore una nuova tariffa internazionale per il trasporto di diverse merci, a vagone completo, da Boulogne, Calais, Dunkerque, Gravelines e Saint-Valery per Chiasso o Pino, via Laon e Gottardo.

Ferrovie dell'Adriatico. — Dalla Direzione di questa rete ferroviaria furono sottoposti all'approvazione del Governo i seguenti progetti:

Sistemazione dei dormitori del personale viaggiante nella stazione di Chiusi. L. 9800.

Rifacimento del binario nel tronco Torre dei Picenardi Marcario della linea Cremona-Mantova. L. 565,300.

Ferrovia Salerno-San Severino. — Essendo riusciti deserti i fatali per l'appalto delle opere e provviste oc-

correnti alla costruzione del 2° tronco Fratto-Capezzano, rimase quindi deliberato definitivamente al sig. R. D'Alessandro di Napoli col ribasso del 38.65 0[0 su lire 4,166,800. (Vedi N. 21-23-24 e 28 del *Monitore* - NOTIZIE ITALIANE).

Ferrovia Rivarolo-Castellamonte. – Domenica (24) si inaugurava solennemente e lunedì si apriva all'esercizio il nuovo tronco Rivarolo-Castellamonte, che allaccia questo industre paese del Canavese colla capitale del Piemonte.

Anima di questa impresa fu l'ing. comm. Pellegrini, amministratore della Società della ferrovia centrale del Canavese, il quale tradusse in opera l'idea per trent'anni vagheggiata dall'industre Castellamonte. Questa modesta linea di soli 8 chilom. comprende 56 opere d'arte, fra cui un sottovia, una galleria, un cavalcavia, quattro ponti metallici; supera pendenze sino al 15 per mille, e attraversa 19 passaggi a livello.

Eccezion fatta per i regoli d'acciaio che sono della Società Cockerill, e per le locomotive costrutte dalla Ditta Henschel di Cassel, tutto il rimanente fu esclusivamente richiesto all'industria italiana. Le travate metalliche alla Società Ausiliare di Torino; l'allargamento in ferro del ponte sull'Orco alla Ditta fratelli Colla di Torino; le stecche, chiavarde, piastrelle ed arpioni alla Società Tardy e Benech; la piattaforma, gru, materiale mobile alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano e alla Ditta Grondona di Milano.

La concessione per detta linea venne fatta dal Governo alla Società della ferrovia centrale del Canavese con decreto del 18 marzo 1886. I fondi necessari per la sua costruzione furono riuniti mediante L. 100,000 votate, a fondo perduto, dal comune di Castellamonte, più un sussidio di lire 1000 al chilom., per 35 anni, promesso dal Governo.

Ferrovia Foggia-Lucera — Domani, 31 corr., coll'intervento dell'onorevole Della Rocca segretario generale del ministero dell'interno, avrà luogo l'inaugurazione di questa linea che sarà aperta al pubblico esercizio il giorno successivo, 1° gosto.

La linea misura la lunghezza di m. 18,918.60, dei quali sono in rettifilo m. 16,677.74 ed in curva m. 2,240.86, con raggio non minore di m. 1000.

Il profilo della linea presenta m. 1,018.60 in orizzontale, e m. 17,900 in ascesa. La pendenza massima è di m. 12.50 per mille, limitata a un tratto di m. 1,900. Le opere d'arte costruite per la nuova ferrovia sono 28, di cui le più importanti sono il ponte sul Celone a travata metallica di m. 13.30 di luce; e quello sul Volgane, e pure di ferro, di m. 8.36 di apertura. Lungo la linea non vi sono stazioni: ne venne costruita una sola all'estremità, in servizio di Lucera.

Ferrovia Roma-Solmona. — Lunedì prossimo 1° agosto, verrà aperto al pubblico esercizio il tronco Roma-Tivoli in congiunzione del tronco Tivoli-Cineto Romano della linea ferroviaria Roma-Solmona.

Per ora sono fissate tre sole corse giornaliere da Roma-Tivoli-Cineto e viceversa.

L'Amministrazione della rete Adriatica, esercente la linea, ha voluto attivare pel servizio viaggiatori, in via di esperimento per un anno, delle speciali facilitazioni.

Vi sono, cioè, sensibili riduzioni, tanto sui biglietti ordinari di sola andata, come per quelli d'andata e ritorno giornalieri, e d'andata e ritorno festivi.

Il tronco si stacca, dopo i tre archi all'uscita della stazione di Roma, dal binario di destra della linea Roma-Orte alla quota 50 e si dirige, con un solo allineamento rettilineo di più che 12 chilometri, verso i Casali di lunghezza; tocca al K. 20 i Bagni delle acque Albule dove è stata costruita apposita Stazione e, sorpassata, mediante ponte in ferro, la strada provinciale Tiburtina, si dirige verso Montecchio la cui stazione importante per il commercio delle calci, è posta a piede del colle sul quale sorge il paese. — Si sviluppa quindi con andamento inevitabilmente tortuoso, dovendo superare un dislivello di circa 150 metri, sulle falde dei monti di Tivoli e raggiunge questa città nella sua attuale stazione alla quota 232 sul livello del mare, dopo un percorso di circa Km. 39 e 1[2 da Roma. Trovandosi già in esercizio il tronco Tivoli-Cineto di Km. 17 e mezzo si avranno così circa 57 chilometri di linea esercitati nell'attesa di vedere, verso la fine dell'anno corr., tutta la linea aperta al servizio del pubblico. — Dei Km. 39 e mezzo del tronco Roma-Tivoli 29 circa sono in rettilineo, il rimanente in curva di raggio non inferiore a m. 300. I tratti orizzontali sommano Km. 7 e mezzo circa, la restante lunghezza è in pendenza non superiore al 15 per mille e questa ancora limitatamente ad un tratto di circa Km. 5 presso Tivoli. Le opere d'arte sono in numero di 115 di cui parecchie importanti; citeremo soltanto il ponte a travata in ferro di circa 40 metri sull'Aniene ed i 6 viadotti ad arcate di 10 metri a tutto sesto in prossimità di Tivoli. Le gallerie sono in numero di 4, anche queste nell'ultimo tratto del tronco e con uno sviluppo complessivo di m. 1500 circa. Le case di guardia sono in numero di 38 fra semplici e doppie; i passaggi a livello 29. Le stazioni che s'incontrano sono denominate: *Cervara*, *Salone* (fermata), *Lunghezza*, *Bagni*, *Montecchio S. Angelo* e *Palombara Marcellina* rispettivamente ai Km. 8, 12, 15, 20, 26 e 34 da Roma.

I lavori vennero eseguiti nel primo tronco, Roma-Montecchio, dall'Impresa Scognamiglio sotto la direzione dell'Ingegnere di Sezione cavalier Rodini, nel secondo, Montecchio-Tivoli, dall'Impresa Moro sotto la direzione dell'Ingegnere di Sezione cavalier Seismit-Doda. Direttore dell'intera linea è l'egregio Comm. Salvini.

Sotto l'aspetto finanziario può anche interessare di sapere come la spesa per la costruzione dei detti due tronchi, che ammonterà rispettivamente a L. 180,000 e 260,000 per chilometro, non esca dai preventivi stabiliti in progetto.

Ferrovia attorno a Napoli. — Si legge nel giornale *Il Piccolo*:

« In questi giorni si è parlato molto di un progetto degli ingegneri Antonino Liotta e Alessandro Galasso, concernente l'allacciamento della ferrovia Cumana alla stazione centrale di Napoli.

« Questo allacciamento, della lunghezza di m. 6008, passerebbe gran parte in galleria sotto la città alta e avrebbe due fermate; una alle Fontanelle, l'altra a Ottocalli.

« Gli ingegneri Liotta e Galasso sono riusciti assai abilmente a risolvere il problema sotto un triplice punto di vista, cioè: 1° di determinare un florido avvenire alla ferrovia Cumana, unendo a tutte le reti ferroviarie la città di Pozzuoli e il cantiere Armstrong; 2° di trovare il percorso più breve e quindi più economico e possibile a effettuarsi nel tempo che ancora manca al compimento della ferrovia Cumana stessa; 3° di creare una ferrovia di semi-circonvallazione d'immensa e indiscussa utilità per Napoli, poichè unirebbe i rioni e i centri di popolazione più lontani della città ».

Ferrovia Arezzo-Stia. — I lavori di costruzione di questa linea procedono in modo soddisfacente.

Sono pressochè ultimate le espropriazioni della sede stradale; continuano con sufficiente energia i movimenti di terra sia nelle trincee che nei rilevati; proseguono i lavori di finimento dei manufatti speciali e la posa delle travate metalliche; si è montato il ponte in ferro sul torrente Corsalone; si lavora al completamento dei fabbricati delle stazioni e fermate e dei caselli da guardiano.

La lunghezza totale della linea è di chilometri 45, e l'armamento è già posato per circa 21 chilometri e continua alacre-

mente il trasporto lungo la linea del pietrisco e della ghiaia per completare la massicciata.

La spesa incontrata pei lavori eseguiti durante lo scorso mese di giugno ammonta a L. 214,500, e siccome precedentemente erano state spese L. 1,227,000, ne risulta a tutto giugno p. p. una spesa totale di L. 1,441,500. Il numero medio degli operai presenti sui cantieri durante il mese di giugno predetto, fu di mille.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — La Deputazione provinciale di Mantova ha rivolto preghiera al R. Ispettorato Generale delle strade ferrate perchè voglia far conoscere le decisioni definitive del Governo circa la scelta del tracciato per il tronco Piadena-Brescia, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, essendo urgente per le popolazioni interessate che si ponga mano al più presto ai lavori di costruzione della linea.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — Fatta eccezione per la galleria Peloritana, i lavori di questa linea, compresi nel tronco Messina-Saponara, potranno essere portati a compimento verso la metà del mese di settembre p. v. I lavori della citata galleria non procedono con quella energia che sarebbe desiderabile, e qualora il loro avanzamento continui come al presente, non si potrà avere il tronco in istato di esercizio se non che nel mese di febbraio 1888. Volendolo però, l'Impresa potrebbe dare ai lavori di scavo e di rivestimento dell'importantissima opera uno sviluppo ben maggiore dell'attuale e portarlo a compimento in un periodo di tempo assai più ristretto di quello sovraccennato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia dello Spluga. — Dai giornali tedeschi rileviamo che le Camere di commercio di Monaco e Augsburgo convinte dei benefici che la ferrovia dello Spluga arrecherebbe al commercio bavarese nelle sue relazioni coll'Italia, in una memoria indirizzata alla Direzione generale delle ferrovie bavaresi la invita a prendere in seria considerazione ed appoggiare la costruzione di detta linea.

Ferrovie francesi. — Il Ministero dei lavori pubblici concesse l'apertura all'esercizio delle linee da Saint-Brieuc a Légué (Compagnia dell'Ovest) di circa 7 chilom.; e di quella da Lione a Mornant di chilom. 12.

Ferrovie belghe. — Il 18 corr. è stato aperto all'esercizio il tronco Bastogne-Renonchamps, della linea che da Bastogne va a Wiltz sulla frontiera del granducato di Lussemburgo.

Ferrovie ungheresi. — Il governo ungherese ha concesso ad una Società privata il permesso per la costruzione di due ferrovie: la prima andrà da Kis a Gyoma per Ujszallas, la seconda da Felegyhaza a Csongrad.

Ferrovie tedesche. — Si sta progettando la costruzione di tre nuove linee: una che unirà Striegau alla linea Liegnitz-Breslavia; l'altra che da Goldberg, per Löwenberg e Merzdorf, andrà a Bolkenhain; la terza finalmente che unirà Jerxheim a Nienhagen. Quest'ultima linea servirà da nuovo tratto d'unione fra la rete prussiana e quella granducale di Brunswick.

Ferrovie russe. — Il *Nowoie Wremia* assicura che si sta studiando la costruzione di due nuove linee ferroviarie: la prima fra Varsavia e Radom nella Polonia; la seconda fra Tiflis ed Erivan nel Caucaso.

— Il Consiglio dell'Impero, in virtù d'un decreto approvato dallo Czar il 14 aprile scorso, adottò il testo del nuovo regolamento per la costruzione delle linee secondarie di raccordamento colle grandi reti ferroviarie dell'Impero. Queste linee possono essere costrutte sia per conto dei zemstwo (Consigli provinciali), dei Comuni e di privati previa autorizzazione del Ministero delle vie di comunicazione. Nelle circoscrizioni militari di Vilna, Varsavia, Kiew, Odessa e del Caucaso la costruzione di tali linee esige una speciale autorizzazione del Ministero della guerra.

Ferrovie persiane. — Un sindacato, composto in parte di Case del Belgio, ha ottenuto recentemente dal Governo persiano, in seguito a trattative che si trascinavano da più d'un anno, la concessione per la costruzione della prima ferrovia della Persia.

Questa ferrovia partirà dalla capitale, Teheran, e farà capo a Shah-Abdul-Azim, città di 90,000 abitanti, celebre pei pellegrinaggi di cui è meta.

Conviene notare che la concessione data al Sindacato in parola ha importanza anche maggiore assai di quella della semplice costruzione della ferrovia suaccennata; inquantochè a quel Sindacato fu pur concesso il diritto esclusivo di costruire e di esercitare una linea, che unisca il Mar Caspio al Golfo Persico.

La Società concessionaria assunse il titolo di *Société anonyme belge des chemins de fer Persans*, ed ha stabilita la sua sede a Bruxelles.

Notizie Diverse

Tariffe ferroviarie. — Col 1° agosto p. v. sarà pubblicata, per cura della Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, l'*Appendice alle Tariffe e condizioni pei trasporti* (Edizione 1° luglio 1885), la quale conterrà tutte le modificazioni ed aggiunte apportate alle Tariffe stesse dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1887, comprendendo quindi anche le modificazioni ed aggiunte già pubblicate colle *Appendici 1ª e 2ª*, da ritenersi perciò abrogate.

La detta *Appendice* trovasi vendibile presso le principali stazioni della Rete Mediterranea, al prezzo di L. 1.

Treni rapidi fra la Russia e l'Italia. — L'*Araldo* di Pietroburgo annunzia che la Compagnia internazionale dei vagoni a letto intende organizzare, a cominciare dal prossimo agosto, un servizio di treni rapidi fra Pietroburgo e l'Italia, passando per Varsavia e Vienna.

Tramway elettrico. — La città di Pesth accettò la proposta della Casa Siemens e Halske di Berlino per la costruzione di una linea di tramway a trazione elettrica.

L'uso del petrolio come combustibile — Leggiamo nell'*Universal Engineer* che il 17 dello scorso mese di giugno partì da Altona per Pittsburgo (Stati Uniti) un treno speciale per fare degli esperimenti sulla locomotiva impiegando il petrolio come combustibile. La prova riuscì perfettamente.

Si è autorizzati a credere che questo olio finirà per sostituire in gran parte il carbone, sul quale il petrolio ha il vantaggio di bruciare senza fumo e d'essere molto più economico.

Una nuova invenzione di Edison. — I giornali degli Stati Uniti annunziano una nuova invenzione di Edison, che, se sarà condotta a compimento, potrà rendere dei grandi servizi alla navigazione. Si tratta della trasmissione dei suoni nell'acqua. Edison avrebbe inventato un apparecchio semplicissimo, col mezzo del quale i capitani delle navi potrebbero corrispondere in mare colla più grande facilità a sette miglia

di distanza almeno, servendosi dell' acqua del mare come conduttore del suono.

L'apparecchio, facile a maneggiarsi, sarebbe collocato nella cabina del capitano di ogni nave. Consiste in un fischietto a vapore comunicante con la macchina, e che si mette in movimento girando una piccola chiave. Il suono è trasmesso nell'acqua mediante un conduttore elettrico, che è in comunicazione con una cornetta acustica, collocata sullo scafo della nave, al disotto della linea d' immersione. Si sa che il suono si trasmette nell'acqua con una grande facilità. È accaduto che dei palombari hanno udito il rumore della macchina di una nave che si trovava ancora a quindici miglia di distanza. Il colpo del fischietto, spedito dal capitano della nave, si trasmette di onda in onda con una grande facilità. Quando l' onda che porta il suono urta la cornetta acustica della nave alla quale il messaggio è destinato, essa mette in movimento una soneria elettrica collocata nella cabina del capitano. Il capitano, o un impiegato, può ricevere il messaggio col mezzo di uno strumento elettrico, e rispondere nel medesimo modo. I diversi suoni corrispondono alle diverse lettere, e sono modulati mediante apposita tastiera. Queste indicazioni sommarie bastano a dare una idea del nuovo meccanismo di trasmissione immaginato da Edison, che l'ha lungamente esperimentato. Daremo maggiori particolari non appena si conosceranno.

Canali e navigazione fluviale. — La costruzione del grande canale Liverpool-Manchester è stata assunta dal signor T. A. Walker di Westminster al prezzo di lire sterline 5,750,000.

Il canale, partendo da Manchester per Salford, Warrington, Vestern Point ed Ellesmere, si immetteva nella Mersey ad Easthano presso Liverpool; lunghezza: miglia inglesi 35 (chilometri 65 circa) — larghezza al fondo: 120 piedi (40 metri circa) tra scarpa e pendenza naturale — profondità sufficiente alla navigazione delle più grosse navi, che fanno il commercio dell'Oceano.

Alle spese di costruzioni predette devono essere aggiunti altri 2,700,000 di lire sterline per l'acquisto dei terreni, l'acquisto del canale di Bridgewater, l'impianto delle officine ecc, il costo totale della grandiosa opera è presunto in lire sterline 8,460,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Luglio 23	Luglio 30
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 753,50	750
»	»	Mediterranee	» 600,50	600
»	»	Sicule	» 590	590
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 400	400
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 547	546,50
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 308	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 251,50	252
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 322	321
»	»	» 2ª emiss.	» 312	314
»	»	Centrale Toscana	» 537	533
»	»	Meridionali	» 325	325,25
»	»	Sarde, serie *A*	» 321	322
»	»	» serie *B*	» 318	319
»	»	» 1879	» 322	323
»	»	Pontebba	» 483	480
»	»	Nord-Milano	» 277	272
»	»	Meridionali Austriache	» 295	291

CONVOCAZIONI

Società italiana per le Strade ferrate secondarie della Sardegna. — Convocazione dell' Assemblea generale straordinaria pel 22 agosto, ore 1 1/2, presso la Sede della Società in Roma.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Torino (3 agosto, ore 2 pom., 1ª asta) — Appalto della costruzione di un edifizio per le scuole in Torino, via Parini. Importo L. 92,000. Cauzione L. 9,200. Deposito per spese L. 2000. I lavori dovranno essere compiuti nel giugno 1888. Fatali 9 agosto, ore 11 ant.

Direzione Territoriale del Genio militare Verona (8 agosto ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione e lavori varî in Val d' Assa sull'altipiano di Asiago. Importo L. 185.000. Lavori ultimati in giorni 250. Cauzione L. 18,500.

Municipio di Montecalvo Irpino (4 agosto, ore 12 merid., fatali) — Appalto per la sistemazione della via interna denominata Piazza Mercato-Carmine. Importo ridotto L. 59,909.03 in seguito al ribasso del 2 0/0 su lire 61,131.66. (Vedi N. 28 del *Monitore).*

Comune di Borgomasino (4 agosto, ore 9 ant., 1ª asta) — Appalto delle opere di costruzione d' un fabbricato ad uso di molino da cereali. Importo L. 17,125,96. Cauz. provv. L. 750. Fatali 9 agosto, ore 12 merid.

Comune di S. Ferdinando di Puglia. (5 agosto, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto per la sistemazione di nove strade interne di questo abitato. Importo lire 65,032.03. Lavori ultimati in 18 mesi. Cauzione provvisoria lire 3000. Deposito per spese lire 900.

Municipio di Mugnano del Cardinale (7 agosto, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto della costruzione di una strada rotabile che partendo dall'abitato di detto comune raggiunga il locale del Ginnasio *Alessandro Manzoni.* Importo lire 65,000. Cauzione provvisoria lire 800. Cauzione definitiva lire 8000. Fatali 23 agosto ore 12 meridiane.

Direzione del Genio Militare di Messina (8 agosto, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di consolidamento della strada militare Noviziato Montepiselli (Messina). Importo lire 40,000. Lavori compiuti in giorni 90. Cauzione lire 4000.

Municipio di Roma (8 agosto, ore 11 ant. fatali). — Collocamento e sistemazione di un tratto di condultura dell'acqua Paola aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 3 0/0 su lire 34000. (Vedi N. 29 del *Monitore).*

Città Torino (8 agosto, ore 2 pom. 1.a asta). — Appalto per l'impresa della sistemazione del corso Vinzaglio nel tratto compreso tra i corsi Oporto e Duca di Genova. Importo lire 21,000. Cauzione lire 2100. Deposito per spese lire 700. Fatali 24 agosto, ore 11 ant.

Municipio di Ponticelli (9 agosto, ore 9 ant. 1.a asta). — Appalto, in lotto unico, delle seguenti opere:

1. Costruzione di una via dalla Chiesa Parrocchiale alla provinciale di Ottajano.
2. Sistemazione della via di S. Michele.
3. Sistemazione delle vie Chiesa, S. Rocco, Santa Croce.
4. Ampliamento del Cimitero.

Importo lire 150,153.45. Cauzione provvisoria lire 10,000. Cauzione definitiva lire 25.000. Lavori compiuti in 2 anni. Fatali 29 agosto, ore 12 meridiane.

Città di Torino (9 agosto, ore 2 pom. 1.a asta) — Appalto per l'impresa della sistemazione del tratto di via Giulio con riforma delle Ghiacciaie ivi esistenti. Importo lire 8000. Cauzione lire 800. Deposito per spese lire 600. Fatali 25 agosto ore 11 ant.

R. Prefettura di Belluno (9 agosto, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto delle opere di difesa al piazzale della stazione di Fenel ed al corpo stradale fra gli ettometri 19 e 27 del tronco Fener-Levada sulla ferrovia Belluno-Feltre-Treviso contro le corrosioni del Piave. Importo lire 153,494.65. Cauzione provvisoria lire 9000. Cauzione definitiva lire 20,000. Deposito per spese lire 4000.

Prefettura della provincia di Cagliari. (16 agosto, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di allargamento da cinque a sei metri del tratto di strada compreso tra Cuglieri e Santa Caterina di Pittinnuri per una lunghezza di metri 10715, lungo la strada nazionale Cuglieri-Oristano. Importo ridotto lire 36.061,03. (Vedi n. 25 e 28 del *Monitore.)*

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di due travate metalliche pel tronco Albacina-Matelico per conto dell'Impresa Marotti e Frontini.

Prefettura di Salerno. — L'appalto per i lavori e la sistemazione del tronco Fossato Maggiore nella bonifica del Vallo di Diano, in Salerno fu aggiudicato al signor Paolo Giugliano, domiciliato ad Afragola, provincia di Napoli, per la somma di L. 45,038.40. (Vedi N. 26, 23, 19 del *Monitore).*

Direzione del Genio Militare di Caltanissetta. — L'appalto dei lavori di grossa manutenzione occorrenti nella caserma Santa Flavia di Caltanissetta, fu aggiudicato al signor Marrocco Calogero, domiciliato a Caltanissetta, per la somma di L. 13,209.

Prefettura della provincia di Messina. — L'appalto dei lavori di sistemazione e completamento di porzione dell' 8° tronco, 1.a parte, tra la risvolta Natoli e l'innesto con la comunale Raccuia, strada n. 165, fu aggiudicato al signor Allitto ing. Cesare, domiciliato a Messina, per L. 54,535.61. (Vedi N. 19 e 22 del *Monitore).*

Comune di Montecatini di Val di Cecina. — L'appalto per la conduttura di acqua potabile e costruzione di lavatoio, abbeveratoio e macello, ecc., fu aggiudicato al signor Ireneo Cappelli fu Giuseppe, domiciliato a Montecatini, piazza Vittorio Emanuele, per la somma di L. 42,193.01. (Vedi N. 28 e 26 del *Monitore).*

Città di Anagni. — L'appalto dei lavori per la costruzione di 4 porcherecce fu aggiudicato al signor Santigli Antonio fu Angelo, domiciliato a Anagni, via Vittorio Emanuele, per la somma di L. 14,547.30. (Vedi N. 28 e 27 del *Monitore).*

Direzione Territoriale del Genio Militare di Bari — L'appalto per la sistemazione definitiva della caserma S. Domenico in Nicastro fu aggiudicato al signor Castelli Carlo, domiciliato a Taranto. (Vedi N. 26 del *Monitore).*

Direzione delle Costruzioni Marittime, 2° Compartim. - Napoli. — La provvista di Zinco fu aggiudicata al signor Moglia Giovanni, domiciliato a Napoli, vico Terzo Pigliero, 3.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dall' 11 *al* 20 *Luglio* 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio — Rete principale	4027		4006			
» secondaria	527	4554	363	4369	185	—
Media in esercizio		4541		4359	182	—
Viaggiatori	1,372,024.40		1,314,456.94		57,567.46	—
Bagagli e Cani	62,090.21		56,500 75		5,589.46	—
Merci a G. e P. V. accel.a	290,985.43		282,382.85		8,602.58	—
Merci a P. V.	1,517,840 97		1,382,914.41		134,926.56	—
TOTALE	3,242,941.01		3,036,254.95		206,686.06	—

Prodotti *dal* 1° *al* 20 *Luglio* 1887.

	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Aumento	Diminuzione
Viaggiatori	2,633,822.30	2,447,848.00	185,974.30	—
Bagagli e Cani	119,031.41	112 448.91	6,582.50	—
Merci a G. e P. V. acc.a	595,292.35	557,159 55	38,132.80	—
Merci a P. V.	3,046,116 16	2,804,723.49	241,392.67	—
TOTALE	6,394,262.22	5,922,179.95	472,082.27	—

Prodotto per chilometro.

	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Aumento	Diminuzione
della decade	712.11	694.95	17.16	—
riassuntivo	1,408 12	1,358.61	49.51	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Maggio 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	Chil. 12	14,178.50	457.90	14,636.40
Torino-Lanzo	» 32	35,534.35	10,055.40	45,589.75
Settimo-Rivarolo	» 23	12,713.45	10,674.00	23,387.45
Santhià-Biella	» 30	26,622.27	26,437.55	53,059.82
Fossano-Mondovì	» 24	4.292.65	600.90	4,893.55
Sassi-Superga	» 3	5,202.55	»	5,202.55
TOTALE		98,543.77	48,225.75	146,769.52

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'* 11 *al* 20 *Luglio* 1887.

	Chil.	Viaggiatori	Bagagli	Merci G. V.	Id. P. V. A.	Id. P. V.	Totali
Vicenza-Schio	32	4,902.60	88.50	231.35	38.10	4,775.50	10,053.05
Padova-Treviso-Vicenza	108	11,321.00	305.00	1,103.00	1,263.55	4,022.50	18,015.05
Conegliano-Vittorio	14	1,226.80	52.70	118.20	»	1,320.80	2,718.50
Albano-Nettuno	38	15,060.70	197.05	582.95	16.55	1,063.40	16,920.65
Torre-Arsiero	21	1,851.10	16.35	227.10	»	2,351.30	4,445.85
Parma-Suzzara	44	5,635.55	98.00	783.65	129.80	1,272.50	7,919.50
Roma-Marino	24	1,497.55	7.30	22.55	12.25	147.30	1,686.95
Bologna Imola	33	5,352.10	22.10	110.45	»	247.30	5,731.95
Venezia Bagnoli	77	8,615.55	103.35	188.40	»	1,138.45	10,075.75
Udine Cividale	16	2,105.75	29.35	60.85	»	397.50	2,593.45
Camposampiero-Montebelluna	29	616.60	23.70	»	»	»	670.30
Bologna-Portomaggiore-Budrio	26	1,544.25	0.70	»	»	»	1,544.95

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

20ª Decade — Dall'11 al 20 luglio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	1,073,064 90	49,304 22	294.139 91	1.087.920 90	58.435 28	2.562.865 24	3,930 00	643 91
1886	883.634 30	41.373 95	270.957 41	1.050.645 80	31.772 02	2.281.383 48	3,980 00	573 21
Differenze nel 1887	+ 189.430 60	+ 7.930 27	+ 23 182 53	+ 37.275 10	+ 23.663 26	+ 281.481 76	»	+ 70 73
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	18 659.651 72	921.896 23	5.722.213 23	23.874.915 80	671.326 26	49.850.003 24	3.980 00	12.525 13
1886	16.545.434 79	791.758 85	5.279.771 97	22.835.496 40	653.870 78	46.106.332 79	3 980 00	11.584 51
Differenze nel 1887	+ 2.114 216 93	+ 130,137 38	+ 442.141 26	+ 1.039.419 40	+ 17.455 48	+ 3.743.670 45	»	+ 910 62

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	53.096 16	1,243 57	4.076 42	48.593 81	1,285 82	108 295 79	745 00	145 36
1886	23.995 90	470 65	960 40	5.990 90	375 60	31.793 45	541 10	58 77
Differenze nel 1887	+ 29.100 26	+ 772 92	+ 3.116 02	+ 42 602 91	+ 910 22	+ 76.502 33	+ 204 00	+ 86 59
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	698.125 51	16.203 38	78.960 08	553.855 14	19 213 75	1 366.357 86	719 65	1 898 64
1886	410.124 39	7.431 13	31.630 31	198.532 57	13 278 25	660.996 68	464 45	1.423 18
Differenze nel 1887	+ 288.001 12	+ 8.772 25	+ 47.329 74	+ 355.322 57	+ 5.935 50	+ 705.361 18	+ 255 20	+ 475 46

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	1.782 95	2.091 45	— 308 50	41.439 00	39.918 45	+ 1.520 55
Merci	430 50	180 00	+ 250 50	14.405 37	10.330 30	+ 4 075 07
Introiti diversi	102 15	83 66	+ 18 49	2.284 20	631 91	+ 1.652 26
Totali	4 315 60	2 355 11	— 39 51	58,128 57	50.880 69	+ 7.247 83

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

36ª Decade — Dal 21 al 30 giugno 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	117.066 86	2,169 13	15.022 50	42.600 80	3.075 87	179.935 16	606 00	296 92
1886	103.842 12	1.402 75	14 746 14	75.500 90	1.424 60	196.916 51	606 00	321 94
Differenze nel 1887	+ 13.224 74	+ 766 38	+ 276 36	— 32.900 10	+ 1.651 27	— 16.981 35	»	— 25 02
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 GIUGNO				
1886-87	3 852.653 91	82.634 03	394.547 55	3.824.999 81	78.268 31	8.233 103 41	606 00	13.585 98
1885-86	3.648.340 07	79.534 65	368.908 81	3.803.660 97	73.501 03	7 973.945 53	606 00	13.158 32
Differenze nel 1887	+ 204.313 84	+ 3.099 38	+ 25.638 24	+ 21.338 84	+ 4.767 28	+ 259.157 58	»	+ 427 66

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	2.814 86	25 00	90 76	80 20	53 05	3.063 87	62 00	49 42
1886	3.466 95	29 25	103 98	85 25	68 70	3.754 13	31 00	121 10
Differenze nel 1887	— 652 09	— 4 25	— 13 22	— 5 05	— 15 65	— 690 26	+ 31 00	— 71 68
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 GIUGNO				
1886-87	127 005 94	1.407 95	5.528 12	27.306 40	1.492 50	162,740 91	37 00	4 398 39
1885-86	55 912 45	276 35	705 48	861 27	294 70	38.050 25	7 00	5.435 75
Differenze nel 1887	+ 91.093 49	+ 1.131 60	+ 4.822 64	+ 26.445 13	+ 1.197 80	+ 124.690 66	+ 30 00	— 1,037 36

Digitized by Google

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari Ancona, Pietralcina, Morcone, Larino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia e Pavia e Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina e Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare e Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1170
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regio Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro e in ferro e ghisa.

D'imminente pubblicazione l'interessantissimo *Vademecum*:

ELETTRICITÀ TEORICA E PRATICA

Un bel volume *illustrato da* 200 *incisioni in legno*. Prezzo: L. **1** (franco di porto in tutto il Regno). Questo volume verrà dato in dono a tutti coloro che spediranno L. **5** per avere per pacco postale una **Pila Universale**.

Rivolgersi alla Direzione dell'**Elettricità**, *Rivista settimanale illustrata* (L. 10 all'anno)., Milano, Galleria Vittorio Emanuele, 79.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

Sede in Torino — Capitale versato L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⌐¬. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia e Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1887 — Tipografia Carlo Bergonzelli, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX — Sabato, 6 Agosto 1887 — NUM. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

COSTITUZIONE GENERALE
DELL' AMMINISTRAZIONE FERROVIARIA ITALIANA

CENNI STORICI SULLE FERROVIE ITALIANE.(1)

II. *Provincie Lombarde e Venete.*

L'imperatore d'Austria con sovrana risoluzione del 20 aprile 1838 accordava al signor Halzhammer la concessione della linea da Milano a Monza, che fu aperta all'esercizio il 18 agosto 1840.

Nel 27 luglio 1837 accordava la concessione della linea Milano-Como; la quale venne poi ceduta al Governo austriaco l'11 maggio 1852.

Nel 1835 i signori Wagner e Varè si erano riuniti per formare una Società per la costruzione della ferrovia Milano-Venezia. Detta Società, che prese il nome di *Società della privilegiata strada Ferdinandea lombardo veneta*, venne autorizzata con rescritto sovrano del 10 ottobre 1838. Le costruzioni furono incominciate, ma le sorti della Società non essendo state prospere, lo Stato dovette riscattare le linee con decreto del 1° maggio 1852.

Il Governo per proprio conto aveva decretato la costruzione di due linee, l'una da Verona a Mantova, l'altra da Mestre al confine illirico. Per cui nel 1856 il Governo austriaco si trovava in possesso delle linee Milano-Camerlata, Venezia-Coccaglio, Milano-Treviglio, Verona-Sant'Antonio, Mestre-Casarza. Colla convenzione del 14 marzo 1856 approvata nel 17 successivo aprile, vennero cedute dette linee ad una Società, la quale si impegnava anche alla costruzione e all'esercizio di nuove linee nel Regno lombardo-veneto.

I concessionari delle linee lombardo-venete, ottenuta anche la concessione delle linee, dell'Emilia costituirono la *I. R. Società privilegiata delle strade ferrate lombardo-venete e dell'Italia centrale*, e più tardi, per accordi presi dalla suddetta Società con quella delle Strade ferrate meridionali dello Stato austriaco, le due Società ne formarono una sola, portante il nome di *I. R. Società privilegiata delle strade ferrate meridionali Austriache, Lombardo-venete e dell'Italia centrale.*

In seguito agli avvenimenti politici del 1859, Vittorio Emanuele emanò un decreto in data 1° dicembre 1859 col quale il Governo fu autorizzato a dar piena ed intera esecuzione al trattato conchiuso a Zurigo il 10 novembre stesso anno. Con esso il Governo riconobbe e confermò le concessioni per ferrovie accordate dal Governo austriaco sul territorio ceduto, e nominativamente quelle risultanti dalle convenzioni 14 marzo 1856, 8 aprile 1857, 23 settembre 1858. Con la legge 8 luglio 1860, n. 4241, venne approvata la convenzione stipulata colla suddetta I. R. Società, colla quale si confermavano le concessioni precedenti, coll'espressa dichiarazione che i rapporti fra Governo e Società dovevano, per lo innanzi, essere esclusivamente regolati dalla convenzione suddetta.

Le linee venete, rimaste nel 1859 sotto la dominazione dell'Austria, continuarono ad appartenere alla rete del Sud dell'Austria, sino al 1886. Le linee dell'I. R. Società ecc. costituirono il nucleo delle Ferrovie dell'Alta Italia.

III. *Provincie Toscane.*

Per quanto riguarda le ferrovie della Toscana, abbiamo che, con rescritto granducale 14 aprile 1838, venne accolta favorevolmente la domanda di concessione della linea Firenze-Livorno, accordata alla *Società Anonima della Strada Ferrata Leopolda.*

(1) Questi *Cenni* sono tolti dalla dotta monografia dell'ing. Giuseppe Lampugnani, pubblicata nell'opera diretta dall'ing. Fadda sulla *Costituzione generale dell'Amministrazione ferroviaria italiana.* Torino, UNIONE TIPOGRAFICA EDITRICE.

Successivamente, con decreto del duca di Lucca in data 10 dicembre 1841, fu accordata la concessione alla *Società Anonima della Strada Ferrata da Lucca a Pisa* della linea Lucca-Pisa pel tratto da Lucca a Cerasomma, confine del ducato di Lucca, e pel tratto da Cerasomma a Pisa, appartenente al granducato di Toscana, con *mutu proprio* del granduca di Toscana in data 29 giugno 1844.

Alla medesima Società veniva poi concessa anche la linea Lucca-Pistoia, con decreto del duca di Lucca 13 dicembre 1844 pel tratto da Lucca al Ponte dell'Abbate, e con *motu proprio* del granduca di Toscana 16 maggio 1846 per il tratto dal ponte dell'Abbate a Pistoia.

Con altro *motu proprio* dello stesso granduca, in data 24 giugno 1845, venne concessa ad una Società anonima la linea da Firenze a Pistoia, denominata Maria Antonia, per il che la Società stessa assumeva il titolo di *Società Anonima della Strada ferrata Maria Antonia.*

Alla suddetta *Società della Ferrovia Leopolda* fu anche accordata, con risoluzione del Governo della Toscana, 24 dicembre 1859, la concessione della linea da Pisa al confine toscano di Porta per Viareggio e Pietrasanta, e la Società stessa accettò l'impegno di assumere ad identiche condizioni la concessione del prolungamento della linea da Porta al già confine sardo della Parmignola, sotto la riserva che la concessione del detto ultimo tronco venisse ammessa dai Governi di Massa e Carrara e di Piemonte.

Col successivo decreto del 10 febbraio 1860 il predetto Governo autorizzava l'emissione delle obbligazioni occorrenti per la costruzione della tratta da Pisa a Porta, ed eventualmente da Porta alla Parmignola.

In seguito a ciò la *Società della Strada ferrata Leopolda* si fondeva colla *Società delle Ferrovie Lucchesi* e colla *Maria Antonia* formando la *Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi*, e veniva autorizzata la costruzione ed attivazione della ferrovia da Pisa a Porta ed imposto alla concessionaria l'obbligo di costruire ed attuare la tratta da Porta alla Parmignola, alle condizioni contenute nel decreto 2 marzo 1860, che autorizzava la costituzione della Società delle Livornesi.

Senonchè, colla legge 27 ottobre 1860, essendosi dal Governo nazionale concessa ai signori Guastalla e C. l'intera linea da Genova a Massa, l'obbligo della costruzione per parte della Società delle Livornesi da Porta alla Parmignola dovette limitarsi fino a Massa.

Il 3 settembre 1844 si costituì la *Società della Strada Ferrata Centrale Toscana* che da Siena doveva congiungersi alla *Leopolda* presso Empoli.

Tutte le linee suindicate entrarono in seguito a far parte delle *Ferrovie Romane.*

IV. *Italia Centrale.*

Con atto di concessione 17 marzo 1856, stipulato in Vienna, ed annesso capitolato, i rappresentanti delle cinque Potenze interessate, cioè: S. Sede, Austria, Stati di Modena, Parma e Toscana, concessero al duca di Galliera, quale mandatario dei concessionari delle ferrovie del Lombardo-Veneto, il diritto di costruire ed esercitare la linea dell'Italia Centrale da Piacenza per Parma, Reggio e Modena a Bologna e di là per la valle del Reno a Pistoia, in congiunzione colle ferrovie toscane, con una diramazione dalla precedente presso Reggio per Guastalla e Suzzara onde effettuare la congiunzione, passando il Po a Borgoforte, colle linee lombardo-venete.

Tale concessione era accompagnata da speciali facilitazioni riguardanti esenzioni di dazi e di tasse, faceva però obbligo di stabilire per due binari tutta la linea in pianura fino al piede dell'Appennino.

In seguito agli avvenimenti politici del 1859, il Governo nazionale confermò le suddette concessioni alla Società delle strade ferrate meridionali dello Stato lombardo-veneto e dell'Italia centrale, sostituendo però alla linea da Reggio a Borgoforte quella da Bologna per Ferrara a Pontelagoscuro, compreso il ponte sul Po, qualora il Governo ne avesse ordinata la costruzione.

Sulle linee o tronchi di linea preparati per due binari, il collocamento del secondo binario diveniva obbligatorio quando l'introito lordo avesse raggiunto le lire 24,000 per chilometro sulla linea Piacenza-Bologna, e le L. 30,000 su tutte le altre linee.

Le ferrovie dell'Italia Centrale seguirono poscia la sorte di quelle della Società lombardo-veneta.

V. *Provincie Piemontesi.*

In Piemonte colle regie patenti del 10 settembre 1840 e 18 luglio 1844 furono autorizzati gli studi di una ferrovia da Torino a Genova.

Compiuti gli studi, con regia patente 1845, si prescrisse che la ferrovia da Torino per Alessandria a Genova, colle diramazioni verso la Lomellina e il Lago Maggiore, dovesse venir costruita dallo Stato.

La prima concessione all'industria privata fu fatta con la legge del 9 luglio 1850, per la linea Trofarello-Savigliano-Cuneo (5 maggio 1852). Con la legge del 14 giugno 1852 fu approvata la convenzione per la concessione della linea da Torino a Susa. Con legge del 19 maggio 1853 veniva accettata l'offerta dei signori Bixio, Laffitte e compagni di costruire ed esercitare a loro rischio e pericolo una linea da Modane al Rodano.

Più tardi formossi la *Società delle Strade Ferrate Vittorio Emanuele*, la quale si estese fin verso Novara, prendendo ad esercitare molte delle piccole linee concesse a varie Società, perciò alla fine del 1860 in Piemonte si aveva l'esercizio governativo sulle linee costruite direttamente dal Governo, e l'esercizio privato sulle linee costruite o acquistate dalla *Società delle Strade Ferrate Vittorio Emanuele*, o concesse ad altre Società, e da quella esercitate.

VI. *Provincie Romane.*

Colle notificazioni del 7 novembre 1846 venivano date dal Governo pontificio le prime disposizioni per la costruzione delle strade ferrate da Roma a Ceprano, da Roma a Porto d'Anzio, da Roma a Civitavecchia, da Roma a Foligno, Ancona e Bologna.

La prima concessione (23 aprile 1856) fu quella della linea da Roma a Civitavecchia aperta al pubblico il 24 aprile 1859.

Con decreto del 21 maggio 1856 si concedeva alla stessa Società della Roma-Civitavecchia (che prese il nome di *Società della Strada Ferrata Pio-Centrale*) la linea Roma-Ancona-Bologna e con decreto dell'11 marzo 1857, la Bologna-Ferrara al Po. Con decreto dell'11 giugno 1856 si concesse alla *Società della Strada Ferrata Pio-Latina*

la linea Roma-Frascati e con decreto in data 3 marzo la Ciampino-Ceprano. Con rescritto pontificio del 7 marzo 1860 si autorizzò la fusione delle due Società *Pio Centrale* e *Pio Latina* in una sola, col titolo *Società Generale delle Strade Ferrate Romane.*

Queste linee, con quelle della Toscana, formarono il gruppo delle *Ferrovie Romane.*

PRODOTTI FERROVIARII

Maggio 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di maggio 1887, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1886.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di maggio 1887 ascese a L. 20,099,961, mentre nel maggio 1886 fu di L. 17,808,532, quindi presenta un aumento di L. 2,291,429.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori . . .	L. 8,521,956	L. 7,059,632
Bagagli	» 369,827	» 330,988
Merci a grande velocità .	» 1,765,008	» 1,181,981
» a piccola » .	» 9,295,884	» 9,206,298
Introiti diversi . . .	» 147,286	» 29,633
Totale	L. 20,099,961	L. 17,808,532

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea . .	L. 10,027,183	L. 8,856,868
» Adriatica . . .	» 8,471,514	» 7,473,024
» Sicula . . .	» 651,387	» 638,377
Ferrovie dello Stato . .	» 92,230	» 117,170
» Sarde . . .	» 183,110	» 147,770
» Diverse . .	» 674,557	» 575,323
Totale	L. 20,099,961	L. 17,808,532

La differenza poi tra il maggio 1887 ed il maggio 1886 va così ripartita:

Rete Mediterranea . .	+ 1,170,315	
» Adriatica . . .	+ 998,490	
» Sicula . . .	+ 12,990	
Ferrovie dello Stato . .		— 24,940
» Sarde . . .	+ 35,340	
» Diverse . . .	+ 99,234	
Totale	+ 2,291,429	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di maggio in	L. 20,099,961
aggiungendo quelli dei mesi precedenti in .	» 186,014,301
il prodotto generale dal 1° luglio 1886 al 31 maggio 1887 risulta di	L. 206,114,262
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 196,785,077
per cui si ha l'aumento di	» 9,329,185

Questo aumento generale per tutte le Reti va poi così ripartito:

Rete Mediterranea . .	+ 6,235,523	
» Adriatica . . .	+ 1,592,565	
» Sicula	+ 346,490	
Ferrovie dello Stato . .		— 243,579
» Sarde . . .	+ 106,769	
» Diverse . . .	+ 1,290,417	
Totale	+ 9,329,185	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1886 al 31 maggio 1887 fu di chilometri 11,248, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 10,576.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole reti dal 1° luglio 1886 al 31 maggio 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di maggio	Dal 1° luglio al 31 maggio
Rete Mediterranea . .	2,198	23,142
» Adriatica . .	1,789	18,559
» Sicula . . .	970	11,176
Ferrovie dello Stato . .	658	7,574
» Sarde . .	445	3,601
» Diverse . .	689	7,373

Quindi la media è di L. 1748 pel mese di maggio, e L. 18,324 per il periodo dal 1° luglio al 31 maggio con un aumento, cioè, di L. 107 per il primo, e una diminuzione di L. 282 pel secondo in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio nel mese di maggio 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell'apertura all'esercizio	Lungh. — Chilom.
Rete Adriatica	Mezzano-Rondani-Casalmaggiore . . .	Maggio 23	3
	Loreo-Chioggia . .	» »	20
» Mediterranea	Agropoli-Vallo . .	» 4	21
	Sala Consilina Sassano-Tegiano	» 25	5
Linea Ventoso-Reggio-Guastalla	Novellara-Guastalla .	» 5	11
Linea Basaluzzo-Frugarolo	Basaluzzo-Frugarolo	» 8	9
Linea Bologna-Porto Maggiore	Bologna-Budrio . .	» 21	16
		Totale	85
Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1° luglio 1886 al 30 aprile 1887			590
		Totale generale	675

EMISSIONE DELLE OBBLIGAZIONI

PER LE MAGGIORI SPESE FERROVIARIE

La *Gazzetta Ufficiale*, nel suo numero del 30 luglio u. s., pubblica la seguente legge:

Articolo unico. Il Governo del Re è autorizzato ad emettere tante obbligazioni ferroviarie 3 per cento, quante occorrono per ricavare la somma di lire 100,850,000 con decorrenza dal 1° luglio 1887 per provvedere alle spese ripartite fra i capitoli del bilancio dei lavori pubblici indicati nell'annessa tabella, da imputarsi all'esercizio 1887-88.

Con decreto reale potranno ordinarsi gli occorrenti stanziamenti nello stato di previsione della spesa del Ministero del Tesoro, e in quello dell'entrata per l'esercizio 1887-88.

Ecco il prospetto delle modificazioni proposte al disegno di legge n. 97 presentato alla Camera dei deputati il 23 novembre 1886: Spese d'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule L. 1,264,512.80.

Spesa per la continuazione e per saldo dei lavori di fer-

rovie già state autorizzate, e pei lavori in conto capitali relativi a ferrovie già in esercizio (art. 25 della legge 29 luglio 1879, numero 5002 (Serie 2ª), modificato colle leggi 23 luglio 1881, n. 336, e 5 luglio 1882, n. 875) lire 61,323,899.

Somma per provvedere alla spesa indicata nell'art. 2 della legge 2 luglio 1882, n. 873 (Serie 3ª), al rimborso delle spese incontrate dalla Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, per la linea di Castellamare Cancello, ai termini dell'art. 4 della Convenzione approvata con decreto reale del 2 ottobre 1883, n. 1658 (Serie 3ª), ed alle spese necessarie per completare la costruzione della linea medesima (art. 2 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, Serie 3ª) lire 3,220,750.69.

Somma per provvedere al pagamento dei generi di approvvigionamento provvisti dalle cessate Amministrazioni delle ferrovie dell'Alta Italia e Romane in aumento delle rispettive scorte e di quelli passati al Governo dalla Società delle Meridionali, già esercente le ferrovie Calabro-Sicule, lire 27,748,413.99.

Somma per sopperire alle perdite già conosciute nell'esercizio degli stabilimenti industriali di Pietrarsa e dei Granili, assunto e tenuto per conto del Governo dall'8 gennaio 1878 al 30 giugno 1885, lire 4,290,000.

Spese d'acquisto della ferrovia da Novara alla Cava d'Alzo, lire 1,000,000.

Somma a calcolo delle spese eventuali relative alle partite di cui sopra, lire 2,002,423,52. Totale lire 100,850,000.

Nel disegno di legge ministeriale la somma proposta era di L. 90,766,611.57; alle quali la commissione parlamentare aggiunse L. 10,083,388.43 e portò la somma a L. 100,850,000.

SOCIETA' ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione letta ed approvata nell'Assemblea Generale ordinaria del* 15 *Giugno* 1887.

(Contin. v. N. 31)

IV.

SPESE DI COSTRUZIONE.

L'importo delle costruzioni di proprietà sociale al 31 dicembre 1885 era di . L. 449,577,237.17

dalle quali si deducono:

Per regolarizzazioni fatte nel 1886 di somme addebitate antecedentemente alle sotto-indicate linee . . . . L. 10,717.93

Foggia-Monopoli . . L.	10,025.48
Monopoli-Otranto-Bari-Taranto . . . . . »	203.20
Fabbricati per Officine e Magazzini . . . »	489,25

Importo della linea *Cancello-Castellamare-Gragnano* riscattata dallo Stato . » 7.438,320.57

A dedurre L. 7,449,038.50

Rimanenza L. 442,128,198.67

Riporto L. 442,128,198.67

Somme diverse spese nel 1886 per lavori non imputabili all'Allegato *B*, come appresso:

Bologna-Ancona-Ravenna L.	873,40
Ancona-Foggia . . . »	2,098.39
Foggia-Napoli p. Benevento »	9,564.21
Voghera-Brescia . . . »	6,307.72
Vietri-Salerno-Eboli . . »	430.25
Cervaro Candela . . . »	550.00
Termoli-Campobasso . . »	175,533.43
Campobasso-Benevento . »	50,487.99
Pescara-Aquila . . . . »	3,078.07
Aquila-Rieti . . . . »	71,131.75
Rieti-Terni . . . . . »	195,187.84
Napoli-Castellamare-Vietri »	1,054.95
Diramazione alle Saline Margherita di Savoia . . »	13.20
Cava di pietre a Poggio Imperiale . . . . . »	7,669.42
Linee ed opere abbandonate »	580.25
Costruzione opere stabili per miglioramento condizioni dell'Esercizio (art. 101 del Capitolato) . . . . »	4,639.00
Studi per la linea Roma-Napoli . . . . . »	1,720.00

——————L. 530,919.87

Spese fatte nel 1886 in conto dell'Allegato *B*, cioè:

Lavori diversi sulle linee sottoindicate:

Bologna-Ancona-Ravenna . . . . . L.	150,641.76
Ancona-Foggia . . »	223,982 61
Foggia-Monopoli . . »	35,475.67
Monopoli-Otranto Bari-Taranto . . . . »	61,696.16
Foggia-Napoli per Benevento . . . . »	99,482.53
Cervaro-Candela . . »	5,839.91
Pescara-Aquila . . »	77,882.13
Rieti-Terni . . . . »	5.03

} 655,005.80

Rifacimento in acciaio L. 1,515,000.00

———————» 2,170.005.80

Immobili acquistati dalla Società a Firenze e Bologna . . . . L. 2,049,198.59

Totale delle costruzioni di proprietà sociale al 31 dicembre 1886 . . . . » 446,878.322.93

Questa somma si decompone nei seguenti titoli:

Bologna-Ancona-Ravenna L.	6,265,360.12
Ancona-Foggia . . . »	101,808,913.30
Foggia-Monopoli . . . »	27,846,214.36
Monopoli-Otranto-Bari-Taranto . . . . . . »	59,841,508.84
Foggia-Napoli p. Benevento »	78,592,977.04
Voghera-Brescia . . . »	33,272,181.22
Vietri-Salerno-Eboli . . »	12,877,079.58
Cervaro-Candela . . . »	5,881,646.57
Termoli-Campobasso . . »	15,507,167.45
Campobasso-Benevento . »	18,755,111.36

Da riportare L. 360,648,159.84

Riporto L.	360,648,159.84
Pescara-Aquila . . . . »	30,057,903.64
Aquila-Rieti . . . . »	14,105,645.20
Rieti-Terni . . . . . »	9,257,956.56
Napoli-Castellamare-Vietri »	16,653,595.20
Diramazione dalla stazione al Porto di Brindisi . »	252,072.01
Diramazione alle Saline Margherita di Savoia . »	163,635.75
Diramazione allo stabilimento balneario di Telese »	30,349.07
Fabbricati per officine e magazzini . . . . »	892,432.10
Cava di pietre a Poggio Imperiale . . . . . »	38,362.55
Cava Fesca presso Bari . »	6,348.61
Linee ed opere abbandonate »	9,325,838.31
	L. 441,432,298.84
Spese Allegato *B* (rifacimento in acciaio) »	1,993,232.02
Linee Roma-Napoli e Vesuviane (Studi) »	184,851.59
Costruzione opere stabili per miglioramento delle condizioni dell' esercizio . . . »	4,639.00
Immobili della Società: Firenze . . L. 1,649,349.47; Bologna . . » 399.849.12; Foggia . . » 245,589.13; Brindisi . . » 376.772.08; Napoli . . . » 591,741.68	» 3,263,301.48
Totale come sopra L.	446,878,322.93

(Continua).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Quindicesimo Rapporto *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuazione vedi N. 30).

IV. COSTRUZIONE.

1. Organizzazione del servizio tecnico.

Direzione tecnica.

Il personale per le costruzioni posto sotto gli ordini dell'ingegnere capo preposto all'esercizio della linea si è specialmente occupato dei seguenti lavori:

a) copia dei piani catastali della rete in esercizio *b)* elaborazione dei progetti, sorveglianza e deconto dei lavori di finimento; *c)* studi per la posa del secondo binario sulle sezioni di montagna fra Erstfeld e Biasca; *d)* progetti per le Officine centrali di Bellinzona; *e)* progetti per i locali dell'amministrazione a Lucerna; *f)* tavole statistiche sulle costruzioni del Gottardo, destinate a figurare nella relazione finale del Consiglio federale svizzero agli Stati sovvenzionanti.

Il numero degli impiegati che parteciparono a questi lavori non è cambiato. Alla fine dell'anno questi impiegati erano 14, di cui: 4 ingegneri, 1 geometra, 2 architetti, 5 disegnatori, 1 sorvegliante e un aiutante. Anche il personale addetto all'esercizio prese parte attiva a questi lavori.

2. Compimento delle linee in esercizio.

a. *Espropriazioni.* — Si fecero 58 contratti d'acquisto all'amichevole, 3 giudizi d'estimo e 1 arbitrato; in virtù di tali atti si pagarono, sull'intera rete, 157,193 metri di terreno d'ogni genere, dei quali: 17,078 nel Cantone di Schwyz, 101,106 in quello d'Uri, e 39,009 in quello del Ticino, per une somma totale di L. 85,591.08.

La maggior parte di tali acquisti consistono in foreste di protezione e terreni di rimboschimento posti nei comuni di Fluelen, Gurtnellen, Wassen, Airolo e Quinto; più in terreni per l'ampliamento dei depositi di Brunnen e lo stabilimento d'una ballastiera a Balerna, ecc.

La somma suddetta comprende inoltre delle indennità per spese di misura e delimitazione delle foreste di protezione, compera e trasporto di piante per rimboschimento, supplementi di pagamento di terreni occupati, indennità per nuove servitù, posa e manutenzione di condotta d'acqua, ecc.

Noi prevediamo ancora l'acquisto di 120,000 m. di foreste di protezione nel distretto di Uri; le trattative al riguardo stanno per finire. Pendono pure trattative per le indennità reclamate, per la soppressione delle discese dei legnami, dai proprietari delle foreste poste sul versante del Righi nel comune di Küssnacht.

Circa 67,000 piante furono adoperate al rimboschimento dei terreni di protezione acquistati nel 1885.

La rivendita dei terreni produsse L. 7,503.60, compresi i rimborsi effettuati da certi espropriati che rientrarono in possesso di terreni.

b. *Infrastruttura del corpo stradale.* — I *lavori* complementari e di difesa del corpo stradale, cominciati nel 1885, ammontarono a L. 36,289.97.

I nuovi lavori complementari e di difesa eseguiti nel 1886 col consenso del dipartimento federale delle ferrovie diedero una spesa di L. 63,045.05.

Aggiungeremo ancora che la revisione del regolamento 11 ottobre 1882 è compiuta.

c. *Tunnel del Gottardo.* — Nel gran *tunnel* non furono eseguiti lavori nel corso dell'anno 1886.

Le verifiche avvenute il 27-30 aprile e 27-30 ottobre 1886, coll'intervento dell'ingegnere federale del controllo, diedero risultati soddisfacenti quanto alle condizioni in cui si trova questa grande opera d'arte, cosicchè tali verifiche non avranno più luogo che una volta all'anno.

La questione pendente fin dal principiar dei lavori del *tunnel*, relativa ad una condotta d'acqua per il villaggio di Airolo, ed all'irrigazione artificiale dei pascoli situati al disopra di tale località, le cui sorgenti che servivano all'abbeveraggio del bestiame e all'irrigazione furono guaste per il traforo del tunnel, è stata risolta col compimento della gran condotta d'acqua cominciata nel 1884. Tale condotta causò una spesa di L. 104,611.80 delle quali L. 10,001.82 per l'esercizio del 1886.

d. *Ingrandimenti nelle stazioni.* — I lavori di cui è parola nella nostra ultima relazione, riguardo ad ingrandimenti delle stazioni, nel 1886 causarono ancora le seguenti spese:

Stazione di Arth-Goldau, binario di scambio	L.	3.439.16
» di Brunnen, deposito	»	34,608.33
» di Bellinzona, vicolo	»	1,350 —
» di Chiasso, sala d'aspetto . . .	»	16,876.26
» » strade	»	2,400 —
» » parco da bestiame .	»	1,084.40
» di Locarno, pulsometro	»	140.52
Totale	L.	59,898.67

Più gl'ingrandimenti necessari ed i lavori eseguiti nel 1866 nelle seguenti stazioni:

1.	Stazione di Steinen	L.	1,374.10
2.	» Schwyz	»	1,993.86
3.	» Altdorf	»	4,003.16
4.	» Erstfeld	»	178,492.95
5.	» Wassen	»	3,190.20
6.	» Goeschenen	»	3,519 99
7.	» Airolo	»	1,245.96
	Da riportare	L.	193,820.22

			Riporto L.	193,820.22
8.	»	Ambri-Piotta	»	412.90
9.	»	Lavorgo	»	2,604.10
10.	»	Biasca	»	13,986.82
11.	»	Osogna	»	8,306 —
12.	»	Claro	»	216.80
13.	»	Rivera Bironico	»	5,233.23
14.	»	Lugano	»	6,525 93
15.	»	Chiasso	»	34,418.82
16.	»	S. Nazzaro	»	6,201.76
			Totale L.	331,625.25

e. *Costruzioni lungo la linea.* — Durante l'esercizio furono elevate d'un piano altre otto casette semplici, non bastando più i locali di esse (due camere con cucina) ai bisogni dei rispettivi cantonieri. Queste costruzioni causarono una spesa di L. 8 371.60.

f. *Telegrafo e segnali.* — Durante l'esercizio furono messi in opera parecchi nuovi apparecchi; la posa delle campane-segnali e del telefono effettuata nel 1885 obbligarono ancora ad una spesa di L. 1850.28 che figura nel conto costruzioni del 1886.

g. *Cancellate, limiti*, ecc. — Si effettuò un nuovo pagamento di L. 4,725.69, all'impresario per la piantagione di siepi. L'ultimo versamento avrà luogo nel 1887, anno in cui spira il limite della garanzia di 4 anni.

h. *Inventario per l'esercizio* — I nuovi acquisti fatti, come risultano dall'inventario dell'esercizio importano una spesa di L. 423,814.33.

Ricapitolando le somme indicate nelle rubriche citate si ottiene una totale di . . . . . . L. 914,723.53
di spese a cui vanno aggiunte:

1. per spese giudiziarie . . . . » 1,458 90
2. pensione alla signora Hava . . » 10,000 —
3. soccorsi a un operaio vittima d'un accidente occorso sul lavoro . . . . . » 200 —

Totale delle spese L. 926,382.43
Da cui va dedotto il prodotto delle vendite e rimborsi di . . . . » 168,537,68

Rimanenza netta delle spese L. 757,844.75

3. STUDI TECNICI PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE.

Nel 1885 erano completamente terminati i progetti particolareggiati dei raccordamenti Lucerna-Immensee e Zug-Arth Goldau; l'ordinanza federale che tocca all'impiego dei capitali disponibili per le costruzioni non permettendo di pensare, per ora, alla costruzione di queste linee non si eseguirono altri lavori riguardanti questi tronchi.

4. COSTRUZIONI DI OFFICINE DI RIPARAZIONI.

Come dicevamo nella precedente nostra relazione, l'acquisto di servitù per la *condotta della forza motrice* delle nuove officine centrali urtò in gravi difficoltà; il municipio di Bellinzona essendo riuscito a togliere, in via amichevole, tali ostacoli i lavori ebbero alfine principio nell'autunno del 1886; essi furono ristretti, durante l'esercizio, alle fondamenta per i raccoglitori delle acque, all'esplorazione di parte dei canali che devono ricevere i tubi per la condotta delle acque, ed alle fondamenta del serbatoio principale. Si è altresì potuto trasportare sulla montagna la più gran parte dei tubi in fondita destinati alla canalizzazione.

Gli appalti, dei lavori per la *costruzione delle officine*, compresa la piattaforma e la salita d'accesso, furono indetti per il 20 ottobre, e si limitarono ai lavori di sterro per la piattaforma e la salita, alla canalizzazione ed ai lavori di muratura. L'appalto dei lavori era valutato a L 708,380. I concorrenti furono 41 la migliore offerta era rappresentata da un ribasso, sulla somma d'estimo, del 20, 5 0[0].

I lavori in terra e quelli di canalizzazione dovranno essere finiti nel 1887; le costruzioni in muratura dovranno essere già coperte. I lavori definitivi per la messa in opera delle officine occuperanno ancora metà del 1888; l'esercizio non potrà quindi cominciare che nella seconda metà del venturo anno.

5. QUESTIONI DI DECONTI NON LIQUIDATI.

Il processo colla Società di costruzioni Flueleu Goeschenen che tratta di certe pretese in più delle stipulazioni della Convenzione 15 febbraio 1879, è entrato nell'ultima sua fase. La replica dell'Impresa querelante porta la data del 1° novembre 1886; il limite per la rimessa del duplicato è fissato al 30 aprile 1887.

(Continua).

La Ferrovia Centrale-Messicana

La ferrovia Centrale-Messicana può annoverarsi fra le grandi imprese americane meritevoli di fissare l'attenzione del nostro vecchio continente, poichè sarà uno dei principali agenti del risveglio di un gran paese col quale l'Europa vanta antiche relazioni.

La Centrale-Messicana attraversa tutto l'altipiano centrale da nord a sud, da El Paso del Norte sino a Messico. Al suo punto di partenza, El Paso del Norte, sul Rio Grande, la rete messicana è in relazione diretta con San Francisco, Nuova-Orléans, il Colorado ed il centro degli Stati Uniti per mezzo delle linee del Sud-Pacifico, dell'Atchinson-Topeca-Santa Fè.

Due diramazioni, verso est l'una, verso ovest l'altra, completano la rete della Centrale-Messicana, la quale, a costruzione finita, avrà uno sviluppo di 3,140 chilometri, così suddivisi: linea principale da nord a sud, da El Paso del Norte a Messico chilom. 1,970; linea dell'est, da Aguas Calientes a Tampico (sulle rive del Golfo del Messico) chilom. 655; linea dell'ovest, da Irapuato a San Blas, chilom. 515.

La sola linea principale è già in esercizio, ed i treni ne percorrono i 1,970 chilom. in 60 ore, con una velocità di 32 chilom. all'ora comprese le fermate; il profilo di questa linea è molto accidentato poichè il suo punto di partenza si trova ad un'altezza di 1,970 metri sul livello del mare, e giunge a Messico dopo essere salita ad una altezza di 2,500 metri ed essere ridiscesa a 1,700 metri.

I lavori di costruzione delle due linee trasversali sono incominciati, e dei brevi tratti sono già in esercizio, ma però tutto il carico dell'impresa gravita sulla linea principale.

Dal resoconto per l'anno 1886, presentato all'assemblea degli azionisti tenutasi a Boston il 4 maggio scorso, risulta che l'esercizio diede i seguenti risultati: introito lordo L. 20,985,915; spese d'esercizio L. 13,344,798; prodotto netto L. 7,641,116.

Gl'introiti si dividono: un terzo ai viaggiatori, e due terzi al trasporto di mercanzie; il traffico internazionale figura per il 30 0[0] sull'introito totale, ed è in gran parte dovuto all'introduzione nel Messico di merci provenienti dagli Stati Uniti.

Il capitale della Compagnia va così suddiviso:

Capitale in azioni	L. 180,449,696
Buoni di *coupons* che dànno un interesse del 3 0|0, non cumulativo e dipendente dagli utili dell'esercizio; questi buoni sono convertibili in azioni alla pari . . .	» 44,216,320
Obbligazioni di 1ª ipoteca, che dà diritto all'interesse del 4 0|0, più un interesse del 3 0|0 se gl'introiti lo permettono	» 202,759,680
Obbligazioni coll'interesse 10 0|0; la Compagnia può riscattare questi titoli alla pari a cominciare dal 1890; e sono, in ogni caso, rimborsabili nel 1895	» 13,600,000
Buoni dei *coupons* 10 0|0, titoli da riscattarsi immediatamente dalla Compagnia, o, al più tardi, nel 1889	» 20,780,800

La varietà delle combinazioni finanziarie addottate dimostra che la Compagnia ebbe a vincere gravi difficoltà per procurarsi i fondi necessari per condurre a buon fine la sua impresa. Oltre a questi prestiti la Compagnia riuscì a procurarsi a Londra i fondi necessari per terminare la costruzione della linea di Tampico.

Alla ferrovia Centrale-Messicana si congiunge una linea che partendo da Lerdo — stazione della linea centrale, posta a mezza via da El Paso ad Aguas-Calientes — corre verso nord-ovest per finire a Eagle-Pass sul Rio Grande, ove si congiunge alle linee del Texas che, per Galveston-Harrisbourg-Sant' Antonio, va a Nuova Orléans. Questa linea una volta costrutta — ed i capitali necessari furono già riuniti a Londra — la Centrale-Messicana sarà congiunta alla Nazionale-Messicana, la quale è pur essa unita alle linee del Texas.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Sappiamo che la Società delle strade ferrate di Reggio dell'Emilia ha interessato il R. Ispettorato Generale delle strade ferrate a far pratiche presso la Società delle Meridionali affinchè vengano sollecitati i lavori relativi allo innesto della linea di diramazione Correggio-Carpi in stazione di Carpi, onde la diramazione stessa, i cui lavori sono oramai ultimati, possa venir aperta all'esercizio poco dopo il 15 del corrente mese.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per il completamento ed il risanamento della linea Roccapalomba-Santa Caterina, escluso il tronco occupato dalla galleria di Marianopoli. La proposta contempla la generale e definitiva sistemazione della massicciata della linea.

La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 466,400, divisa come segue;

a) Provvista e collocamento della massicciata pel completamento della sagoma stradale L. 136,400;

b) Provvista e collocamento della massicciata per sostituire le materie di rifiuto e per la vagliatura della massicciata esistente, L. 330,000.

><

Il R. Ispettorato Generale delle strade ferrate ha compilato un regolamento col quale si dànno le norme per la continuazione della liquidazipne al 30 giugno 1885 dei conti delle cessate Amministrazioni governative per le ferrovie dell'Alta Italia e Romane, stata affidata all'Ispettorato medesimo col R. Decreto del 23 giugno corrente anno.

Sappiamo che è ora in corso il decreto di approvazione del regolamento medesimo.

><

Il giorno 9 del corrente mese doveva riunirsi in Roma una Commissione composta dei rappresentanti del R. Ispettorato generale e delle tre principali Amministrazioni ferroviarie allo scopo di stabilire il riparto delle spese di impianto incontrate per i Collegi arbitramentali e trattare anche della questione relativa agli onorari degli Arbitri.

La riunione della detta Commissione venne rimandata ad ottobre a causa della assenza da Roma di parecchi dei Membri che la compongono.

><

Sappiamo che la Camera di Commercio ed Arti di Mantova ha fatto nuove pratiche presso il R. Ispettorato Generale delle ferrovie affinchè gli interessi locali della provincia trovino un valido patrocinio presso l'Amministrazione governativa, qualora dalla Società delle Strade ferrate Meridionali venisse proposta la riduzione del numero dei treni giornalieri sulle linee complementari Mantova-Legnago, Legnago-Monselice e Parma-Brescia-Iseo.

><

Stanotte, mentre il treno 1028 proveniente da Alessandria stava per entrare nella stazione di Moncalieri, si spezzò l'asse di un vagone, ciò che produsse lo sviamento di undici veicoli, dei quali 8 si sono rovesciati su entrambi i binari, con grave danno del materiale e delle merci contenute, la cui entità non si può per ora valutare.

Si portarono immediatamente sul luogo parecchi funzionari superiori delle ferrovie con numeroso personale, lavorando attivamente allo sgombro della linea, resa libera al passaggio dei treni alle ore 11 ant. limitatamente pel servizio viaggiatori.

I primi treni di stamane, compreso quello di Roma, giunsero a Torino con qualche ritardo.

><

A parità di quanto con successo si pratica all'estero, l'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo si è posta d'accordo con quella delle ferrovie Adriatiche, colla Lariana e colla Società di navigazione e ferrovie del Lago di Lugano, per l'istituzione di speciali biglietti circolari da distribuirsi unicamente la vigilia dei giorni festivi e durante questi stessi giorni colla validità limitata a tutto il giorno seguente il festivo, offrendo per la minor durata di validità di tali biglietti un più forte ribasso del prezzo, così da adattarli alle condizioni di quei viaggiatori che hanno disponibile poco tempo e pochi mezzi.

Gli itinerari dei viaggi concordati sarebbero i seguenti: 1° Milano-Como-Menaggio-Porlezza-Lugano Ponte Tresa-Luino-Laveno-Gallarate-Milano o viceversa 1.a classe L. 17.25, 2.a classe L. 13.05; 2° Milano-Treviglio-Bergamo-Lecco-Bellagio-Menaggio, ecc., come sopra, 1.a classe L. 19.20, 2.a classe L. 14.35.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nel dare il suo parere sul progetto presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la rettifica del tronco da Riardo a Pignattaro della direttissima Roma-Napoli ha manifestato l'avviso che si trovasse modo di migliorare il profilo della rettifica medesima e che si cercasse con più largo concetto la traccia di una nuova rettifica, la quale si scostasse pure da quella studiata nei suoi punti di partenza e di ritorno alla linea attuale.

Sappiamo ora che la Società del Mediterraneo ha discusso attentamente entrambi i quesiti del Consiglio superiore, ed ha recentemente presentato all'esame del Ministero dei lavori pubblici le soluzioni ai quesiti stessi, e cioè al primo, mediante alcune varianti nell'altimetria della rettifica studiata, ed al secondo con apposito progetto di massima per una rettifica da Aquino a Sparanise per la Valle del Garigliano.

Quantunque la risoluzione del problema della diretta Roma-Napoli sia per ora aggiornata, pur tuttavia la Società predetta ha fatto considerare al Ministero come sarebbe opportuno che venisse risolta intanto la questione riflettente la rettifica Riardo-Pignattaro, onde, qualora venisse adottata la linea interna, non vi fossero più ostacoli ad un immediato incominciamento dei lavori.

><

Il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, per la parte che lo riguarda ha convenuto pienamente sulla equità di ammettere la stazione di Torino-Succursale all'applicazione della tariffa locale n. 222. P. V. pel trasporto delle piriti nazionali, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo.

><

Lo stesso Ministero ha anche data la sua approvazione ad altra proposta concernente la proroga per un altr'anno dell'applicazione della tariffa locale n. 410 pel trasporto nel senso longitudinale della Penisola delle merci delle prime quattro classi della tariffa; ed ha manifestato la fiducia che nel nuovo periodo di esperimento la tariffa medesima sarà accolta con favore dal pubblico.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha trasmesso al R. Ispettorato generale il progetto definitivo del tronco Girgenti-Naro, facente parte del prolungamento su Canicattì della linea Castelvetrano-Porto Empedocle, redatto dalla Società per incarico del Ministero.

Il detto tronco misura m. 8,006 ed il suo ammontare si eleva a lire 5,116,662, corrispondenti a lire 639,103 in media per chilometro, ivi compresa la spesa per la provvista del materiale mobile e di quello d'esercizio, nonchè il 10 per cento d'aumento per imprevisti.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia, ha proposto al Ministero dei lavori pubblici di comprendere la polvere anticrittogamica nella categoria 9ª della nomenclatura della tariffa generale, e di assegnarle, come già si fece pel cloruro d'alluminio ferruginoso, i prezzi della 5ª classe della tariffa speciale n. 109, serie *D.*

><

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico ha sottoposto all'approvazione governativa lo schema di una tariffa locale n. 305 che dovrebbe sostituire quella pari numero ora in vigore, e nella quale furono introdotti nuovi prezzi per Napoli sulla base di L. 0,0561 per tonnellata-chilometro, più il diritto fisso di L. 1.53, per tonnellata, eccezion fatta per le stazioni di Padova, Treviso, Udine e Vicenza per le quali restano i prezzi attuali.

><

Ci scrivono da Venezia che quella Camera di Commercio ed Arti ha nuovamente invocato dal Governo disposizioni atte a dotare quella stazione marittima dei necessari mezzi di carico e discarico, imperocchè diversamente sarà vano lo sperare un maggior movimento per quel porto, massime se alle tante altre difficoltà si aggiunga pure quella della impossibilità di effettuare le spedizioni con quella celerità che giustamente è voluta dal Commercio.

><

La Società di navigazione generale italiana per facilitare l'adozione del metodo curativo delle vigne filosserate, ha stabilito di accordare il consueto ribasso del 50 per 0|0 sul trasporto dei recipienti vuoti pel solfuro di carbonio.

La Società medesima aderendo al desiderio manifestato dalla Presidenza del Congresso medico che si terrà in Pavia nel settembre p. v., ha stabilito di accordare il consueto ribasso del 30 0|0 a tutti coloro che prenderanno parte al Congresso stesso.

Eguale facilitazione la predetta Società concederà a coloro che prenderanno parte al Concorso internazionale di essicatoi di frutta che si terrà a Portici nel settembre del 1888, ed al Congresso geologico.

><

Il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, su istanza della Camera di Commercio di Savona, ha interessato quello dei Lavori Pubblici a voler ordinare alla Amministrazione ferroviaria il sollecito compimento delle operazioni di collaudo relative ai lavori di installazione di binari ferroviari sulle calate della nuova darsena Vittorio Emanuele in Savona, acciocchè il Commercio ne possa subito trar profitto.

Inoltre ha officiato il Ministero stesso a liberare lo specchio d'acqua contiguo alle calate di tramontana, occupato dai vecchi galleggianti del Genio civile colà ormeggiati, malgrado che da lungo tempo se ne prometta l'alienazione o il disfacimento.

><

Dal R. Ispettorato Generale sono pervenute alla Direzione Generale delle S. F. del Mediterraneo le seguenti approvazioni di spese:

L. 10,500 per lavori di rivestimento della Galleria Raineri sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore;

L. 1929.47 per la riduzione ad uso casa cantoniera di un fabbricato di proprietà privata al Km. 24,160 della linea Reggio-Castrocucco;

L. 129,360 a completamento della spesa di lire

362,460 preventivata pei lavori di costruzione della nuova stazione di Airasca sulla linea Torino-Torre Pellice, per l'innesto nella medesima della nuova linea Airasca Cavallermaggiore;

L. 41,600 per l'impianto di una piattaforma da 15 metri e lavori dipendenti nella stazione di Roma-Termini;

L. 3,100 occorrenti per la costruzione di una gru da pesi nella stazione di Strambino sulla linea Chivasso-Ivrea;

L. 11,000 maggiore spesa oltre quella di lire 7109 85 già consunta pei lavori di consolidamento fra le stazioni di Tito e di Metaponto;

L. 3,400 per la ricostruzione della copertura del locale ad uso Magazzino stampe alla stazione di Santa Maria di Capua;

L. 580 per la ricostruzione a lastroni di un ponticello al Km. 285.960 della linea Taranto-Reggio;

L. 340 per completare l'inghiaiamento del piazzale esterno della stazione di Roccaravindola sulla linea Cajanello-Isernia;

L. 2,320 per alcune riparazioni al ponte sul rio Lodi o Minerva, linea Savona-Bra;

L. 6000 per l'impianto di un binario morto in stazione di Chiavari sulla linea Genova-Spezia;

L. 640 per la costruzione di un marciapiedi in muratura nella Stazione di Cressa Fontaneto, sulla linea Novara-Gravellona Toce.

><

Dal R. Ispettorato Generale sono pure pervenute alla Direzione generale suddetta le aggiudicazioni definitive seguenti:

1. Alla Impresa Industriale Italiana di Napoli i lavori di costruzione di una travatura metallica pel ponticello al Km. 131 + 200 della linea Taranto-Reggio;

2. Alla Ditta Selmi Mariano di Livorno, i lavori di costruzione massicciata nel piazzale esterno della stazione di Rosignano;

3. Alla Ditta Lattarulo Napoleone di Taranto, costruzione di un piano caricatore scoperto e di un magazzino merci in stazione di Nova Siri.

><

Nella adunanza tenutasi il 4 corrente dal Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Pietro Chiesa di Milano per fornitura di Kg. 20,000 di gommelina;

2. Colla Ditta Carrera e Prata di Torino, per fornitura di 2 limatrici per metalli:

3. Colla Ditta Michele Ansaldi di Torino, per fornitura di 2 torni paralleli a filettare e di N. 2 trapani verticali;

4. Colla Ditta fratelli Bietti e G. Minacca di Milano, per fornitura di Kg. 60,000 di piombi per carri merci, e di Kg. 300 di piombi per orologi;

5. Colla Ditta G. Raggio e C. successori Fischer di Firenze, per fornitura di tonnellate 24,000 di carbone inglese in mattonelle.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che si possano approvare il progetto e l'atto di sottomissione della Impresa, relativi alla esecuzione di una variante al primo tronco della ferrovia da Ceva ad Ormea nel tratto compreso fra le sezioni 133 e 161, secondo la quale, in questo tratto, verrebbe abbandonato il tracciato di progetto per seguirne uno nuovo che allontanandosi dalla falda franosa del monte ed attraversando il Tanaro con due ponti in località incassata, offrendo così miglior garanzia di stabilità per la linea, la maggiore spesa risultante dalla variante ammonta a L. 340,700;

2. Che con avvertenze possa essere approvato l'atto di sottomissione della impresa Penna pel completamento della galleria di Mondovì nel 4° tronco della ferrovia da Cuneo a Mondovì;

3. Che in base ai progetti presentati possa procedersi all'appalto mediante licitazione privata, giusta la proposta della Società delle strade ferrate del Mediterraneo, per la fornitura dei differenti meccanismi fissi occorrenti alle stazioni di Borgo San Dalmazzo. Boves, Roccavione e Robilante, lungo la linea Cuneo-Ventimiglia. Le provviste considerate nell'appalto importerebbero una spesa di L. 49,700;

4. Che con avvertenze possa essere approvato il progetto presentato dalla Società esercente la rete Adriatica per la costruzione di quattro cisterne lungo il tronco Mandolossa-Provaglio della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

5. Che si possa approvare lo schema di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa ed i sigg. Luigi Zanin e Giacomo Capellaro per i compensi da essi reclamati per i pericoli d'incendio derivati ad un loro fabbricato in causa della vicinanza della ferrovia Udine-Pontebba;

6. Che mediante regio decreto si debba provvedere d'ufficio allo stanziamento nel bilancio del corrente anno del Comune di San Donà di Piave, a favore della provincia di Venezia, pel rimborso di somma alla medesima dovuta pel contributo obbligatorio nella spesa di costruzione della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

7. Che si possa approvare il progetto presentato dalla Società delle ferrovie Meridionali per la sistemazione del rilevato stradale e pel ricarico della massicciata lungo il tronco Adria-Loreo della ferrovia Adria-Chioggia.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole intorno ai seguenti affari:

1. Perizie addizionali di maggiori spese per la costruzione dei tronchi Burche-Feltre e Bribano-Burche nella ferrovia Belluno-Treviso;

2. Perizia di maggiore spesa pel compimento del tronco Mandela-Colli nella linea Roma-Solmona;

3. Progetto di un nuovo tronco di tramvia a vapore tra gli Orti di Vignale ed Altavilla;

4. Proposte di massima relative ad opere di restringimento dell'alveo del Tevere nell' interesse della navigazione (Roma);

5. Domanda Costa per concessione di navigazione a vapore sul Tevere da S. Paolo all'Acqua Acetosa (Roma) con una modifica.

><

Dalle stazioni delle ferrovie del Mediterraneo ammesse al servizio diretto italo-germanico sarà attivato, a cominciare dal 16 corrente, il 10° Supplemento alle vigenti tariffe pel servizio stesso, contenente:

a) modificazioni ed aggiunte alla nomenclatura e classificazione delle merci;

b) ammissione di Omegna e Sesto Calende al servizio diretto;

c). trasporti di derrate alimentari in servizio diretto. — Aggiunte alla tariffa, edizione del 1° gennaio 1887;

d) trasporti di carboni minerali. — Aggiunta di nuove stazioni italiane coi relativi prezzi e soppressione del servizio diretto nella stazione di Maccagno;

e) modificazioni ed aggiunte diverse.

Il detto supplemento sarà venduto nelle stazioni abilitate al detto servizio, al prezzo di centesimi 10 ciascuno esemplare.

><

Come avevamo promesso, ci siamo rivolti al nostro egregio corrispondente di Napoli, affinchè colla sua parola schiarisse o definisse, a seconda dei casi, i fatti che diedero luogo all'intervento dell'Ispettore generale delle ferrovie nella nota questione dei ritardi sulle linee calabresi.

Da quanto il nostro corrispondente ci scrive, risulta che in tale questione non vi fu *errore* per parte nostra, ma *equivoco* per parte dell'Egregio Ispettore generale.

Noi infatti mai abbiamo detto, come afferma nella sua lettera l'on. Di Lenna, che il Sotto-Ispettore delle calabresi avesse fatto degli apprezzamenti sullo *stato di manutenzione* di tali linee; ma dicemmo bensi che nella sua testimonianza giurata, fatta nella causa discussa nel maggio scorso presso il Tribunale di Reggio Calabria, dichiarava che a cagione dei *difetti di costruzione* di dette linee, il treno diretto che da Reggio va a Napoli e viceversa « ove non vi fossero eccezionali ricuperi, dovrebbe giungere con oltre 80 minuti di ritardo ».

Messa così la questione nei suoi veri termini, e, riconosciuto l'equivoco, crediamo chiusa questa polemica a generale soddisfazione, poichè da quanto sopra risulta, noi non abbiamo mai pensato di muovere appunto sullo stato di *manutenzione* di quelle linee, il quale non diede mai luogo a rimarco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha pubblicato in pposito vo lume le concessioni speciali valevoli tanto in servizio interno della rete, quanto in servizio cumulativo colle reti adriatica e sicula, colle relative nuove norme ed istruzioni per ogni singola concessione. La data di applicazione delle nuove norme suddette sarebbe fissata al 1° di agosto corr.

— La Società stessa ha sottoposto all'approvazione governativa i seguenti preventivi:

1. Per la sostituzione di piattaforma in stazione di Seregno della linea Milano-Chiasso, lire 4800.

2. Costruzione di uno scambio e di un piccolo binario tronco per carico spazzature pubbliche in stazione di Genova P. B., L. 3900.

3. Acquisto di area da occuparsi coll'allargamento della sede ferroviaria compresa fra la stazione centrale di Milano ed il bivio Acquabella, L. 16,600.

4. Rinforzo dell'armamento su tutta la linea Novara-Varallo mediante aggiunta di un traverso per ogni campata ed applicazione di piastre, lire 114,000.

5. Sostituzione di piattaforma in stazione di Cassino, linea Roma-Napoli, L. 5300.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle Strade ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato generale una proposta per la istituzione in via di esperimento di una serie speciale di biglietti di andata e ritorno di 2.a e 3.a classe da Pontassieve, Sieci e Campiobbi a Firenze Porta La Croce, con riduzione del 30 per 0[0 sui prezzi normali delle vigenti tariffe.

— A soddisfacimento dell'incarico ricevuto dal Ministero dei lavori pubblici, la Società delle Strade ferrate Meridionali ha compiuto e presentato al R. Ispettorato generale lo studio dei progetti per il tronco da Gravina a Palazzo San Gervasio della linea Ponte Santa Venere-Gioia.

— La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei lavori pnbblici per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

Prolungamento di due arcate verso Bologna del viadotto in costruzione nella stazione di Piteccio, linea Bologna-Pistoia, L. 42,800.

Rifacimento di Kil. 1 + 578 di binario in acciaio, mod.° Meridionale rotaie da m. 6, mediante rotaie da m. 12 per completare l'armamento coll'ultimo tipo Meridionale sul tronco P. Civitanova-S. Elpidio, linea Bologna-Otranto. L. 29,300.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Cerignola, linea Bologna-Otranto. L. 12,700.

Lavori per dare maggiore estensione alla illuminazione a gas della stazione di Bologna, linea Piacenza-Bologna. L. 73,000.

Costruzione di N. 15 pozzi d'acqua potabile presso altrettante case cantoniere, della linea Roma-Orte. L. 12,375.

Risanamento e completamento della massicciata sul tronco Orte-Bassano, linea Orte-Chiusi-Terentola-Firenze. L. 62,000.

Ampliamento della stazione di Pordenone, linea Mestre-Cormons. L. 39,500.

Risanamento e completamento della massicciata lungo taluni tronchi della linea Mestre-Cormons. L. 729,900.

Sistemazione definitiva del servizio d'acqua nella stazione di Orte, linea Roma Orte. L. 68,700.

Ferrovie complementari Sarde. — I lavori di costruzione della linea da Monti a Tempio procedono molto attivamente con una forza media giornaliera di circa 1400 operai. L'importo dei lavori eseguiti a tutto il giugno ammonta a circa L. 2,500,000. Le espropriazioni ed i movimenti di terra sono pressochè ultimati, fatta eccezione pel tratto corrispondente alla variante di Luros. Anche le murature delle opere d'arte e dei fabbricati sono molto avanzate. Continua la provvista del pietrisco e delle traversine.

Anche sulla linea Cagliari-Isili i lavori procedono con attività, sono quasi ultimate le espropriazioni; i movimenti di terra se si eccettuano alcune piccole tratte, possono ritenersi compiuti. Delle opere d'arte minori ne sono eseguite 159, 13 sono in corso di costruzione e ne restano ancora da eseguire 24. Delle 5 opere speciali lungo la linea, due sono ultimate e le altre sono in costruzione. Le stazioni di Soleminis e Mandas sono ultimate. Nella stazione di Cagliari vi è da ultimare il fabbricato viaggiatori ed il magazzino merci. Sono compiute tre case cantoniere, 18 in costruzione. Proseguono regolarmente

i lavori nella galleria di Soleminis. Continuano le provviste di ghiaia e di traversine per l'armamento. L'importo dei lavori eseguiti a tutto giugno ammonta a L. 2,200,000 ed il numero medio giornaliero degli operai impiegati sui cantieri è di 1200 all'incirca.

— La Società delle strade ferrate secondarie della Sardegna ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto per la costruzione del 4° tronco della linea Macomer-Nuoro compreso fra le progressive 44,000 e 62,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Brasiliane. — La rete ferroviaria dell'impero brasiliano contava, al 31 dicembre 1886, 7670 chilometri in esercizio, 1631 chilometri in costruzione e 3,656 chilometri allo studio. Totale 12,957 chilometri di strade ferrate, così suddivisi:

	In esercizio	In costruzione	Allo studio
Rete dello Stato	1,832	376	2,413
Linee delle provincie	328	92	150
Interesse garantito dallo Stato	2,325	448	3
Interessi e sovvenzioni delle provincie	1,496	368	765
Senza garanzia	1,605	347	317
Città e contado di Rio	84	—	8
Totali	7,670	1,631	3,656

Ferrovie norvegesi. — Secondo la statistica ufficiale delle ferrovie norvegesi, per l'esercizio 1885-86, la lunghezza delle linee in esercizio al 30 giugno 1886, era di chilom. 1562, dei quali 1494 appartenenti allo Stato e da lui amministrati e 68, della linea principale norvegese che va da Cristiania a Eidsvold, appartenenti ad una società privata. Chilometri 592 delle ferrovie norvegesi hanno uno scartamento di metri 1,435 e 970 chilometri, di m. 1,067. Per tali considerazioni, il prezzo di costruzione di tali ferrovie varia fra le lire 197,031 e lire 217,880 per chilometro sulle linee a scartamento normale, e fra lire 72,445 e lire 161,201 per chilometro sulle linee a scartamento ridotto. Nel 1885-86 le linee norvegesi possedevano 139 locomotive, 481 vagoni-viaggiatori e 2998 carri da merce. Esse trasportarono 3,381,168 viaggiatori su un percorso fra 14 e 50 chilom., e 1,319,590 tonnellate di merci, su un percorso che varia fra i 33 e i 104 chilometri. Gl'introiti produssero L. 10,065,814, e le spese salirono a L. 7,333,449; vi fu quindi un'eccedenza di L. 2,732,365. Le spese delle ferrovie diverse variarono fra 49.2 e 97.5 per cento sugli introiti, e il prodotto netto per le diverse linee variò fra 0.05 e 6.8 per cento, sul capitale d'impianto.

Ferrovie russe. — Il governo russo ha deciso l'acquisto della linea ferroviaria Varsavia-Terespol.

Statistica delle tramvie inglesi. — Il recente rapporto del *Board of Trade* sopra le tramvie della Gran Bretagna contiene molti dati statistici della loro condizione al 30 giugno 1886.

Notiamo intanto che il fatto principale riguardante quelle tramvie è il grande aumento nel numero delle locomotive, avvenuto in questi ultimi anni.

La lunghezza complessiva delle tramvie in esercizio raggiunse 1392 chilometri: vi erano impiegati 24,535 cavalli e 452 locomotive (contro 17 locomotive nel 1880). Il numero delle carrozze, le quali percorsero complessivamente 876 milioni di chilometri, era 3440, mentre le persone trasportate percorsero complessivamente 3842 milioni di chilometri.

Nell'ultimo anno, la lunghezza complessiva delle tramvie crebbe di 6,7 per 100, e i prodotti crebbero di 0,7 per 100. Questo aumento non è stato in proporzione coll'aumento delle spese, cosicchè i prodotti netti da milioni di lire italiane 15,85 (cifre dell'anno precedente) scesero a milioni 15,22. Malgrado questa piccola diminuzione, le tramvie come impiego di capitali hanno superato le strade ferrate propriamente dette, dando il frutto del 4,8 per cento in media, mentre queste non danno che 4,1.

Circa la metà delle tramvie, 44 per 100, sono a doppio binario. Le spese, espresse in milioni di lire italiane, sono ripartite nel modo seguente:

Mantenimento della via e fabbricati	3,125
Spese di trazione meccanica	1,950
» » a cavalli	19,950
Riparazioni e rinnovamento delle locom.	0,712
Sostituzione di cavalli	2,375
Riparazioni e sostituzioni di carrozze	2,275
Spese del traffico	13.800
Spese di direzione	2,062
Fitti delle fabbriche per uffici, stalle e rimesse	0,662
Imposte	1,812
Indennità per danni alle persone	0,162
Spese giudiziarie e parlamentari	0,300
Altre spese	1,050
Totale	50,535

Notizie Diverse

Congresso ferroviario internazionale. — A far parte della Commissione internazionale dei Congressi delle Strade ferrate, presieduta dal signor Fassiaux, segretario generale del dipartimento delle Strade ferrate, poste e telegrafi del Belgio, vennero nominati anche i comm. Brioschi prof. Francesco, Ubaldino Peruzzi, Secondo Borgnini, direttore generale della Società delle Strade ferrate Meridionali. Mattia Massa, direttore generale delle Strade ferrate del Mediterraneo e Gaetano Ratti vice-direttore della Società stessa.

Le Società ferroviarie e le tranvie italiane che hanno aderito all'opera della Commissione sono: Strade Ferrate del Mediterraneo (chilometri eserciti 4333); Meridionali (chilometri eserciti 4283); dell'Appennino centrale (chilometri eserciti 135); della Sicilia (chilometri eserciti 600); del Ticino (chilometri eserciti 370); Sarde (chilometri eserciti 414); del Nord di Milano (chilometri eserciti 67); Novara-Seregno (chilometri eserciti 55); Poggibonsi a Colle di Val d'Elsa (chilometri eserciti 8); Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale (chilometri eserciti 68); Suzzara-Ferrara (chilometri eserciti 80); Torino-Ciriè-Lanzo (chilometri eserciti 31); da Bari a Barletta (chilometri eserciti 65); Ferrovie Centrali e Tramways del Canavese (chilometri eserciti 41); Tramways a vapore piemontesi (chilometri eserciti 165); Tramways e ferrovie economiche Roma-Milano-Bologna (chilometri eserciti 102); Tramways fiorentini (chilometri eserciti 43); Tramways a vapore interprovinciale Milano-Bergamo-Cremona (chilometri eserciti 164); Tramways napoletani chilometri eserciti 6); Tramways torinesi (chilometri eserciti 65). In totale chil. 11,098.

Le Amministrazioni ferroviarie di tutti gli Stati che hanno aderito all'opera della Commissione internazionale sono fino ad ora 160, e rappresentano complessivamente il quantitativo di 120,650 chilometri eserciti.

Polizia ferroviaria. — Fra i Ministri dell'interno e dei lavori pubblici di Francia e le grandi Compagnie ferroviarie francesi si sta trattando per la creazione d'un corpo mobile di polizia, al quale verrebbe affidata la sorveglianza dei treni in viaggio a sicurezza dei viaggiatori e delle merci.

Questo corpo, che obbedirebbe a speciali commissari, sarebbe creato a spese delle società ferroviarie, e sarebbe chiamato ad ovviare ai delittuosi inconvenienti che sulle linee francesi da qualche tempo si lamentano.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Luglio 30	Agosto 6
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 750	756,50
»	»	Mediterranee	» 600	606
»	»	Sicule	» 590	595
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 400	400
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 546,58	545
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 304	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 252	251
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 321	322
»	»	» 2ª emiss.	» 314	312
»	»	Centrale Toscana	» 533	532
»	»	Meridionali	» 325,25	325
»	»	Sarde, serie *A*	» 322	322
»	»	» serie *B*	» 319	318
»	»	» 1879	» 323	323
»	»	Pontebba	» 480	492
»	»	Nord-Milano	» 273	273
»	»	Meridionali Austriache	» 291	290

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Messina (8 agosto, ore 12 mer. 1.a asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria tra la provinciale Messina-Catania ed il villaggio di Larderia inferiore, della lunghezza di metri 2610 e per la complessiva somma a base d'asta di lire 72,341.78. Cauzione provvisoria lire 2000. Cauzione definitiva lire 6000. Deposito per spese lire 100.

R. Albergo di Virtù (Torino) (10 agosto, ore 10 ant. fatali) — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato, nuova sede dell'istituto. Importo ridotto lire 317,796 essendosi ottenuto un ribasso del 14.80 0[0 su lire 373,000 (Vedi N. 28 del *Monitore)*.

Città di Genova (10 agosto. ore 12 mer. fatali). — Appalto per pavimentazioni diverse nell'interno della città. Importo ridotto lire 93,960.

Municipio di Viterbo (12 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto della costruzione di una nuova condotta d'acqua e fontana nel villaggio della Quercia. Importo lire 9611.75. Cauzione provvisoria lire 1000. Fatali 28 agosto ore 12 mer.

Municipio di Gerace (15 agosto, ore 10 ant. fatali). — Appalto dei lavori e delle somministrazioni occorrenti per la condotta d'acqua potabile dalle sorgenti della regione Trunchi a Gerace Marina. Importo ridotto lire 74306.97 (Vedi N. 29 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Palermo (16 agosto, ore 12 merid. unico e definivo). — Appalto delle opere occorrenti per la costruzione di casermette per il contingente di prima categoria del distretto militare di Cefalù. Importo lire 20,000. Lavori ultimati in 400 giorni. Cauzione lire 20,000.

Municipio di Roma (17 agosto, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di sistemazione della Caserma dei Vigili in via Cernaia. Importo lire 14,028.17. Lavori ultimati in giorni 60. Cauzione provvisoria lire 700. Cauzione definitiva lire 1400. Deposito per spese lire 500.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Verona (19 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti al rialzo-ingrosso di un tratto dell'argine sinistro di Adige sottocorrente a Porto-Legnago (metri 4,075) per la presunta somma di lire 142,666, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Lavori ultimati in 150 giorni. Cauzione provvisoria lire 7500. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso (19 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione dell'argine sinistro del Fiume-torrente Piave, da Ponte di Piave a Romanziol, (metri 5,993) per la presunta somma di lire 140,270, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Lavori ultimati in 180 giorni. Cauzione provvisoria lire 5000. Cauzione definitiva il decimo.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (20 agosto, ore 12 meridiane, 1ª asta) — Costruzione del tratto in provincia di Pesaro, interposto in quella di Arezzo, da presso Sestino al fosso del Rancione, della strada provinciale Tebro-Romagnola presso Pieve S. Stefano per Sestino a Piandimeleto, (metri 820.35). Importo lire 40,893.13. Cauzione lire 2500. Deposito per spese lire 1100. Fatali 9 settembre, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo (22 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti al rialzo e ingrosso a definitiva sistemazione dell'argine destro di Adige, dal principio della località Drizzagno Francavilla al termine della località Volta Saltarine, in comune di Badia Polesine, (metri 4,958), per la presunta somma di lire 261,900, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. I lavori dovranno essere ultimati in 150 giorni. Cauzione provvisoria lire 8500. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Vicenza (22 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione degli argini del fiume Guà, da metri 85 in destra e metri 86 in sinistra a valle del ponte di Roveredo fino al confine col circondario idraulico di Este, per la presunta somma di lire 183,320, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Lavori ultimati in 180 giorni. Cauzione provvisoria lire 9000. Cauzione definitiva il decimo.

Municipio di Corneto Tarquinia (25 agosto, ore 10, fatali) — Appalto per la costruzione dalla nuova strada obbligatoria rettilinea della via provinciale Aurelia Etrusca alla locale stazione ferroviaria. Importo lire 52130.74. (Vedi N. 28 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera del ponte metallico sul torrente *Trainiti* per conto dell'Impresa Bernasconi e Chiorando.

Municipio di Ronciglione. — L'appalto dei lavori di sistemazione della strada Corso Vittorio Emanuele, fu aggiudicato al signor Grazzini Quarto di Viterbo per lire 41,567.80 (Vedi N. 24, 26 e 29 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Savona. — L'appalto dei lavori di demolizione ed opere in muratura, in legname ed in metallo da eseguirsi nel Reclusorio militare di Savona fu aggiudicato al signor Damonte Natale di Giovanni per lire 54,167.40 (Vedi N. 29 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori pubblici e Prefettura di Belluno. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti per la quinquennale manutenzione del tronco della strada nazionale Carn ca tra il confine udinese e quello austriaco presso Schluderbach fu aggiudicato al signor Cappellari Agostino col ribasso del 8.50 0[0 (Vedi N. 29 del *Monitore*).

Comitato esecutivo per l'Esposizione delle Provincie dell'Emilia. — L'appalto a misura superficiale d'area coperta dei lavori per erigere ed ultimare (pitture comprese) un fabbricato per l'esposizione regionale d'industria a tenersi in Bologna fu aggiudicato al signor Giuseppe Ricci per lire 150,000 (Vedi N. 29 del *Monitore*).

Municipio di Marcianise — L'appalto per la costruzione di un asilo infantile in Marcianise fu aggiudicato al sig. Ciro Foglia fu Ercole col ribasso del 25.50 0[0 su lire 34,217.72.

Direzione del Genio militare di Napoli. — L'appalto dei lavori e provviste occorrenti per la rinnovazione di docce e grondaie e pel riattamento di tetti, pavimenti e chiusure nelle caserme dei Granili in Napoli fu aggiudicato al sig. Patitucci Gennaro a Napoli col ribasso del 35 0[0.

Municipio di Novara. — L'appalto per la manutenzione novennale del tronco della strada provinciale da Genova alla Svizzera pel Sempione fu aggiudicato al sig. Fogliotti Giovanni in Asti per lire 7469.91 annue.

Prefettura della Provincia di Padova. — L'appalto dei lavori pel rialzo ed ingrosso dell'argine destro del Fiume Frassine in tre tratte saltuarie di metri 6148 complessive fu aggiudicato al signor Valentini Pietro a Mantova per L. 34,836.59.

Direzione del Genio militare di Pavia. — L'appalto dei lavori ed opere di risanamento e sistemazione dell'infermeria cavalli del 9° Reggimento Artiglieria in Pavia fu aggiudicato al signor Pazzi Giovanni per lire 9028.80.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 31 *Luglio* 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio — Rete principale	4027		4006			
» secondaria	527	4554	363	4369	185	—
Media in esercizio		4546		4363	183	—
Viaggiatori	1,390,699.97		1,312,342.69		78,357.28	—
Bagagli e Cani	60,230.90		58,062 54		2,168.36	—
Merci a G. e P. V. accel.ª	291,648.87		248,140.81		43,508.06	—
Merci a P. V.	1,631,878 40		1,590,017.18		41,861.22	—
TOTALE	3,374,458.14		3,208,563.22		165,894.92	—

Prodotti *dal* 1° *al* 31 *Luglio* 1887.

Viaggiatori	4,024,522 27	3,760,190.69	264,331.58	—
Bagagli e Cani	179,262 31	170 511.45	8,750.86	—
Merci a G. e P. V. acc.ª	886,941.22	805,300 36	81,640.86	—
Merci a P. V.	4,677,994.56	4,394,740.67	283,253 89	—
TOTALE	9,768,720.36	9,130,743.17	637,977.19	—

Prodotto per chilometro.

della decade	740.99	734.39	6.60	—
riassuntivo	2,148 86	2,092.77	56.09	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Giugno 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	16,501.25	348.05	16,849.30
Torino-Lanzo	» 32	38,193.20	8,618.39	46,811.59
Settimo-Rivarolo	» 23	12,852.75	9,482.75	22,335.50
Santhià-Biella	» 30	27,214.29	24,252.15	51,466.44
Fossano-Mondovì	» 24	3,908.90	343.95	4,252.85
Sassi-Superga	» 3	5,512.65	»	5,512.65
Basaluzzo-Frugarolo		937.61	148.78	1,086.37
TOTALE		105,120.65	43,194.07	148,314.72

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *Luglio* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Budrio
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 76	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 26
Viaggiatori	5.185.70	14,983.90	1,363.20	24.419.30	2,491.60	4,029 80	1,658.55	5,799.45	9,7 0 65	1,818.40	707.40	2,742,15
Bagagli	112.75	389.00	61.30	153.35	15 15	70.50	7.30	31.25	102.00	32.30	30,20	17,70
Merci G. V.	407 90	937.50	106 85	613.40	258,35	250 85	6.40	63.85	216,75	87.60	»	»
Id. P. V. A.	89.65	1,409.00	»	86.70	»	165.20	12.25	15.25	»	48.55	»	»
Id. P. V.	3,655 90	3,870.10	1,379 10	1,387 25	3,069.00	1.592,35	8.95	167,40	806.55	590.50	»	»
Totali	9,459 90	20.589 50	2,910 45	26.720,00	5,834.10	6,108.70		6,077.20	10.845.95	2,517.35	737 60	2,759,85

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

1ª Decade — Dal 1° al 10 luglio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	98 316 56	3.032 66	19.773 11	86 737 79	825 65	208 690 77	606 00	344 37
1886	111.967 80	2.511 08	16 257 63	81.078 19	1.861 59	213.676 29	603 00	352 60
Differenze nel 1887	— 13.651 24	+ 521 58	+ 3.520 48	+ 5.659 60	— 1.035 94	— 4.985 52	»	— 8 23
			PRODOTTI DAL 1° AL 10 LUGLIO					
1886-87	98.316 53	3.032 66	19.778 11	26.737 79	825 65	208 690 77	606 00	344 37
1885-86	111.937 80	2 511 03	16.257 63	81.078 19	1.861 59	213.676 29	606 00	352 60
Differenze nel 1887	— 13.651 21	+ 521 58	+ 3.520 45	+ 5.659 60	— 1.035 91	— 4 985 52	»	— 8 23

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	3.778 95	61 75	665 85	1.793 90	» »	6.303 45	62 00	101 67
1886	3.208 30	36 80	70 87	80 40	18 50	3.414 87	31 00	110 16
Differenze nel 1887	+ 570 65	+ 27 95	+ 591 98	+ 1.713 50	— 18 50	+ 2.888 58	+ 31 00	— 8 49
			PRODOTTI DAL 1° AL 10 LUGLIO					
1886-87	3 778 95	61 75	665 85	1.791 90	» »	6.303 65	62 00	101 67
1885-86	3 208 30	36 80	70 87	80 40	18 50	3.114 87	31 00	110 16
Differenze nel 1887	+ 570 65	+ 27 95	+ 591 98	+ 1.713 50	— 18 50	+ 2.848 58	+ 31 00	— 8 49

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia e Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino** ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

● Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

AUG. COURTIAL

TORINO — Viale Stupinigi 3, (Cavalcavia Via Nizza)

FONDERIA E COSTRUZIONI MECCANICHE

PONTI E TETTOIE IN FERRO

Materiale fisso per armamento Ferrovie e Tramwie

Attrezzi ed Utensili per Imprese

SCAMBI E CROCIAMENTI D'OGNI SISTEMA

GRU FISSE E SCORREVOLI

RUOTE GHISA DURISSIMA PER VAGONETTI, CARRELLI ECC.

TUBI DI GHISA E DI FERRO D OGNI DIAMETRO

ED IMPIANTO DI CONDOTTE D'ACQUA E DI GAZ

LAVORO GARANTITO

Premiato all' Esposizione di Torino 1884.

LA

CASA ALBANI DI PESARO

è disposta a vendere un importante taglio di piante di Faggio (**N. 12 mila piante di alto fusto**) sulle falde del Monte Catria (provincia di Perugia e di Pesaro).

Coloro che intendono aspirarvi si rivolgano per offerte e schiarimenti alla

CASA ALBANI – PESARO

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dal Comm. Ing. **A. COTTRAU**

Sede e Direzione: Napoli, 24, Via Medina

Opifici Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

A. REJNA E COMP.

MILANO — Via Amedei, 7.

UNICA CASA PER LA FORNITURA DI ARTICOLI SPECIALI PER FABBRICATORI DI VEICOLI FERROVIARI, TRAMWAYS, VETTURE, ECC.

Forte Deposito d. Vernici della Casa **Nobles & Hoare** di Londra. — Soli Depositari per l'Italia delle Vernici delle Fabbriche: **Valentine & C.y** di New-York, **G. Hartog & C.** di Parigi; **Gebrüder Müller** di Ludevigsburg — Pomice. — Scamosciate, ecc., ecc.

Tessuti di Crine — Velluti — Stoffe — Tappeti di lana — Tappeti sughero — Guarnizioni passamaneria — Articoli in avorio ed in osso scolpiti per interno di Vetture — Placche in ferro smaltato per interno — Tele greggie — Feltri — Cuoi — Pellami — Ottonami — Criche, ecc., ecc.

Specialità in articoli di Selleria e Scuderia per Società di Tranvie a cavalli.

POZZOLANA

COLOR ROSSO MATTONE DELLE CAVE DI ROMA

unica qualità riconosciuta ed accettata

DALLE DIREZIONI IDRAULICHE DELLO STATO

DIPENDENTI DAL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI E DALLE AMMINISTRAZIONI FERROVIARIE DEL REGNO

Si GARANTISCE L'ACCETTAZIONE nella costruzione di GALLERIE FERROVIARIE, VIADOTTI, PONTI, PORTI DI MARE, ACQUEDOTTI, FOGNE, ecc., da costruirsi per conto dello Stato e Municipi, in conformità dei Capitolati d'appalto del Ministero dei Lavori Pubblici, nei quali è SOLO PRESCRITTA LA POZZOLANA ROSSA DELLE CAVE DI ROMA, qualità unica per tali lavori.

Spedizioni in qualunque STAZIONE FERROVIARIA per vagoni completi, e con bastimenti in partenza dal Porto di Fiumicino. — Prezzi speciali alle Imprese di Costruzioni ferroviarie e di Porti marittimi ed altri lavori, che acquistino almeno 1000 tonnellate.

Dirigersi al Sig. EDOARDO RISSONE, Via Archetto, 22, ROMA

Concessionario delle Cave medesime.

TORINO, 1887 — Tipografia Carlo Bergonzelli, *Via Finanze, N.* 13.

Anno XX Sabato, 13 Agosto 1887 Num. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

COSTRUZIONI FERROVIARIE

STRADE FERRATE COMPLEMENTARI

La *Gazzetta Ufficiale* del 7 corr. pubblica il seguente Decreto Reale, in data di Monza 24 luglio 1887, contro-firmato dai ministri Saracco e Magliani, che promulga la legge per la costruzione delle ferrovie complementari:

Art. 1. In aggiunta al fondo stanziato con la legge 29 luglio 1879, n. 5002 (Serie 2ª), per la costruzione delle ferrovie complementari, è autorizzata la maggiore spesa di lire 121 milioni sul bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per il completamento e saldo dei lavori relativi alle linee di ferrovia indicate nella tabella annessa alla presente legge.

Art. 2. Questa maggiore spesa verrà inscritta nel capitolo 134 del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, esercizio 1886-87, e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi nel modo seguente:

Anno 1886-87 . . . . L. 52,163,785
» 1887-88 . . . . » 30,000,000
» 1888-89 . . . . » 30,000,000
» 1889-90 . . . . » 8,836,215

Fermo l'obbligo del reintegro a termini dell'art. 9 della legge 5 luglio 1882, n. 875 (Serie 3ª), quella parte del fondo posto a carico del bilancio dell'esercizio 1886-87, il cui impiego fosse rimandato ai successivi esercizi, potrà essere prelevata per i pagamenti da farsi per le altre linee complementari, limitatamente però alle spese per impegni già venuti a scadenza a tutto il 30 giugno 1887.

La rimanente somma che fosse stata già prelevata dai fondi destinati ad altre linee complementari, verrà reintegrata ai detti fondi.

Alla maggiore spesa afferente all'esercizio finanziario 1886-87 sarà provveduto mediante emissione di obbligazioni ferroviarie, ammortizzabili, nei termini della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª).

Art. 3. Con legge speciale da presentarsi al Parlamento entro il novembre del corrente anno si provvederà ai maggiori fondi occorrenti ed alla divisione in capitoli dello stanziamento annuo per le singole ferrovie complementari, di cui alla legge 29 luglio 1879, n. 5002 (Serie 2ª), per la diretta comunicazione fra Roma e Napoli, di cui all'articolo 34 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (Serie 2ª), ed alla legge 5 luglio 1882, n. 877 (Serie 3ª), e per la ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti, di cui all'art. 11 della legge 5 luglio 1882, n. 875 (Serie 3ª), e che rimane approvata.

Art. 4. La costruzione delle linee Eboli-Reggio e Messina-Cerda sarà compiuta nel termine di 6 anni.

Il Governo del Re è autorizzato a concludere i contratti per la costruzione delle dette linee in seguito a licitazioni private, previo il parere del Consiglio di Stato, ed avrà la facoltà di prendere i provvedimenti necessari per ripartire la spesa sopra vari esercizi finanziari, mediante annualità a carico del bilancio dello Stato, per le quali il fondo delle costruzioni non sia gravato della somma che ecceda lire 17,500,000 per ogni esercizio finanziario.

Art. 5. La sovvenzione annua stabilita dall'art. 2 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (Serie 2ª), per ogni chilom. delle ferrovie in essa indicate e per un periodo di tempo non eccedente i 35 anni, potrà essere aumentata da lire 1000 a lire 3000 per un tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse in virtù dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (Serie 2ª).

Con decreto reale, da sottoporsi al Parlamento fra un anno dalla promulgazione della presente legge, saranno determinate le norme ed i criterii che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

DENOMINAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza secondo le previsioni di legge	Costo delle linee (escluso il materiale mobile secondo le previsioni di legge	Spese fatte impegnate e presunte pel compimento delle linee (escluso il materiale mobile) — Pagamenti fatti a tutto marzo 1887	Spese impegnate pel saldo e compimento dei lavori	Totale costo effettivo delle linee	Maggiori somme da autorizzarsi pel saldo e compimento dei lavori — Spese di già prelevate dai fondi delle altre linee	Pagamenti che rimangono da farsi pel saldo e compimento dei lavori	Totale delle maggiori somme da autorizzarsi
Linee di prima Categoria								
Novara-Pino . . .	66,00	20,000.000	43,642,509	857,491	44,500,000	23,642,509	857,491	24,500 000
Codola-Nocera . .	4,50	600,000	823,656	76,344	900,000	223.656	76,344	300,000
Succursale dei Giovi	19,00	21,000,000	45,167,872	18,832,128	64,000,000	24,167,872	18,832,128	43,000,000
Linee di seconda Categoria								
Aosta-Ivrea . . .	67,00	14,350,350	18,927,195	3,572,805	22,500,000	4,576,845	3,572,805	8,149,650
Sondrio-Colico-Chiavenna	63.70	8.447.572	8,511.314	1,788.686	10,300,000	63.742	1,788,686	1,852.428
Belluno-Feltre-Treviso	76,00	8,610.210	10.903,011	4,096,989	15.000,000	2,292,801	4.096,989	6,389,790
Ascoli-San Benedetto	28,00	2,870.070	4.319,751	1,180,249	5,500,000	1,449,681	1,180,249	2,629 930
Adria-Chioggia . .	30,60	3,444,084	4,826,334	2,573,666	7,400,000	1,382,250	2,573,660	3,955,910
Linee di terza Categoria								
Novara-Varallo . .	53,50	5 603.000	7.130,194	1,769.806	8,900,000	1,527,194	1,769,806	3,297,000
Bra-Carmagnola . .	19,00	1,703.312	1,713.401	286,599	2.000,000	10,989	286.599	296.688
Vercelli Mortara-Pavia	72,00	6,275,360	6,970,083	829,917	7,800,000	694,723	829,917	1,524,640
Airasca-Cavallermaggiore	32,00	2,868,736	4.019.391	780,609	4,800.000	1,150 655	780,609	1,931.264
Mantova-Legnano .	32,00	3,872.793	3,488.003	2,211.997	5,700 000	384 790	1,827,207	2,211.997
Viterbo-Attigliano .	31,00	4,751,344	4,948.848	2,351,152	7,300,000	197 504	2,351,152	2,548.656
Stazione di Frascati città	4.10	645.466	665,184	134,816	800,000	19,718	134.816	154 534
Foggia-Manfredonia .	36 00	2.510,144	2.943,811	556,189	3,500 000	433,667	556,189	989,856
Zollino Gallipoli . .	35,00	2,689.440	2.677,843	722,157	3,400,000	11,597	698,963	710,560
Legnago Monselice .	39,00	4,392,752	5,849,915	1,750,085	7,600,000	1,457,163	1,750,085	3,207,248
Gallarate alla Pino-Novara	31,00	5,827,120	11,769,653	1,730,347	13,500,000	5,149,759	2,138,337	7,288,096
Somma in blocco	»	»	»	6,061,753	6,061,753	»	6,061,753	6,061,753
TOTALI GENERALI .	739,40	120,461,753	189,297,968	52,163,785	241,461,753	68,836,215	52,163,785	121,000,000

SOCIETA' ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione letta ed approvata nell' Assemblea Generale ordinaria del* 15 *Giugno* 1887.

(Contin. v. N. 32)

V.

ESERCIZIO.

§ 1° — *Lunghezza delle linee, prodotto e movimento.*

Rimasta invariata in chilometri 3980 la estensione della rete principale (Allegato N. 1), aumentò nell'anno 1886 la lunghezza della rete complementare per l'apertura di nuove linee o tronchi di linea; quindi essa misurava al 31 dicembre 1886 chil. 683, coll'aumento di chil. 261 sulla cifra dell'anno precedente (Allegato N. 2). Se non che l'apertura all'esercizio delle nuove linee o tronchi di linea essendo avvenuta durante il corso dell'anno, la lunghezza media esercitata della rete complementare risulta di soli chil. 535,37.

Nessuna variazione si ebbe durante il 1886 nella lunghezza dei tronchi isolati.

L'ammontare totale dei prodotti diretti e indiretti dell'esercizio che si ottennero durante l'anno 1886 ed il suo reparto fra i diversi rami del traffico resultano dal seguente quadro:

LINEE	PRODOTTI DIRETTI (1)						Prodotti indiretti	TOTALE
	Viaggiatori	Bagagli giornali cani	Merci a grande velocità	Merci a piccola velocità accelerata	Merci a piccola velocità	Introiti diversi		
RETE PRINCIPALE								
Linee di proprietà dello Stato e delle Meridionali	30,986,022.23	1,413,410.13	6,255,978.11	3,797,381.10	41,350,158.36	1,079,683.43	263,961.42	85,146,597.78
Linea comune — Milano-Chiasso	503,218.67	27,712.74	127,151.53	19,012.50	621,522.01	»	971.81	1,299,589.26
Linee di proprietà privata	935,308.71	29,055.93	200,156.06	95,715.81	1,538,992.01	14,100.79	1,812.28	2,815,941.65
Linee in esercizio provvisorio (2)	78,981.92	808.56	3,615.84	438.59	63,272.74	4,623.14	599.91	152,310.72
Totale	32,504,031.53	1,470,987.36	6,587,201.54	3,912,548.03	43,573,945.15	1,098,407.36	267,348.41	89,414,469.41
RETE COMPLEMENTARE								
Linee collegate alla rete principale	821,310.91	15,510.67	63,182.29	9,595.03	414,360.44	27,320.39	5,251.41	1,356,431.22
Linee e tronchi isolati	176,808.93	5,031.98	9,943.65	3,211.50	60,195.33	1,026.61	(3) 1,064.05	257,385.05
NAVIGAZIONE SUL LAGO DI GARDA	79,850.83	»	21,463.32	»	»	2,195.15	»	103,509.33
Totale generale	33,582,002.23	1,491,533.01	6,681,790.80	3,925,354.61	44,048,500.92	(4) 1,128,929.51	273,663.93	91,131,795.01

La proporzione percentuale dei diversi rami di prodotto con quello totale per ognuna delle due reti e per le reti riunite è stata la seguente:

CATEGORIE DEL TRAFFICO	RETE Principale Prodotto	RETE Principale Rapporto percentuale	RETE Complementare Prodotto	RETE Complementare Rapporto percentuale	RETI RIUNITE Prodotto	RETI RIUNITE Rapporto percentuale
Viaggiatori	32,504,031.53	36.35	998,119.81	61.85	33,502,151.37	36.80
Bagagli	1,470,987.36	1.65	20,545.65	1.27	1,491,533.01	1.64
Merci a grande velocità	6,587,201.54	7.37	73,125.94	4.53	6,660,327.48	7.32
Id a piccola veloc. accelerata	3,912,548.03	4.37	12,806.53	0.80	3,925,354.61	4.31
Id. a piccola velocità	43,573,945.15	48.73	474,555.77	29.40	44,048,500.92	48.39
Introiti diversi	1,098,407.36	1.23	28,347.00	1.76	1,126,754.36	1.24
Prodotti indiretti	267,348.41	0.30	6,315.49	0.39	273,663.93	0.30
Totali	89,414,469.41	100.00	1,613,816.27	100.00	91,028,285.68	100.00

Tenuto conto della lunghezza media esercitata il prodotto chilometrico è stato di:

L. 22,465.94 per la rete principale

» 3,014.39 per la rete complementare compresi i tronchi isolati.

Queste cifre, paragonate con quelle del secondo semestre 1885, presentano una differenza in meno di L. 2,200.53 per la rete principale e di L. 95.23 per la rete complementare, compresi i tronchi isolati.

La maggior parte della differenza, cioè L. 1,309.16 per la rete principale e L. 32?.88 per quella complementare (*a*) si è verificata nel ramo viaggiatori e bagagli; ciò serve a confermare quanto abbiamo già accennato che la diminuzione deve specialmente attribuirsi alla epidemia colerica (*b*).

Noi siamo in grado di presentarvi, per l'anno 1886, alcuni dati statistici del movimento e del prodotto (Allegati 11 a 16). Però in mancanza di corrispondenti dati per amendue i semestri del 1885 non potendo fare dei confronti esatti fra i resultati dei due anni solari 1885 e 1886, dobbiamo limitarci all'analisi delle cifre dell'anno 1886 per ricavarne dei dati comparativi fra i diversi elementi che compongono il nostro traffico.

Come apparisce dall'Allegato n. 11, il numero totale dei viaggiatori è stato di 12,794,164 di cui 6,419,536 a prezzo intero, 5,604,039 a tariffa ridotta e 770,589 per conto del Governo. Da questo ramo di trasporti si ottenne il prodotto di L. 33,527,715.79 e cioè L. 21,670,930.36 pei viaggiatori a prezzo intero, L. 9,540,794.80 per quelli a prezzo ridotto e L. 2,119,549.85 pei trasporti governativi.

La proporzione percentuale di ognuna delle prime tre classi col totale dei viaggiatori resulta, pel numero la seguente: 1.a classe 3.84; 2.a classe 25.43; 3.a classe 64.56, mentre per il prodotto essa è stata del 15.70 per la 1.a, del 37.80 per la 2.a e del 39.52 per la 3.a. Il

(*a*) Per questa rete la diminuzione nel ramo viaggiatori e bagagli è stata in gran parte compensata dall'aumento nei prodotti delle merci sì a grande come a piccola velocità.

(*b*) È anche da notarsi che il prodotto del secondo semestre supera sempre la metà del prodotto dell'anno intero e che per conseguenza se il paragone avesse potuto effettuarsi con un anno intero d'esercizio, la differenza in meno sarebbe stata minore.

(1) Depurati dalle imposte erariali. (2) Linea Parma-Fornovo appartenente alla rete Mediterranea (3) Comprese L. 458.55 per proventi in rimborso di spesa.
(4) Questa somma è suddivisa come segue: Viaggiatori L. 25,564.42, Bagagli L. 22,012.45. Merci a grande velocità L. 301,753.01. Merci a piccola velocità L. 779,589.60 — Gli introiti diversi soggetti ad imposta sono compresi nelle rispettive categorie e cioè:
Viaggiatori L. 170,876.36. Bagagli L. 7,976.97. Merci a grande velocità L. 1,072.52. Merci a piccola velocità L. 104,874.73.

prodotto medio di ogni viaggiatore è stato il seguente: 1.a classe L. 13.69, 2.a classe L. 5.10, 3.a classe L. 2.13, 4.a classe L. 1.31 e per tutte quattro le classi di L. 2.62.

Dagli altri trasporti a gran velocità e da quelli a piccola velocità accelerata abbiamo ricavato (Vedasi l'Allen. 12) la somma di L. 12,398,815.44, cioè:

L. 1,320,962.88 pei bagagli e giornali (10.65 per cento)
» 3,805,783.59 per le merci (30.69 »)
» 3,627,424 30 per le derrate alimentari (29.25 »)
» 2,736,375.87 pel bestiame (22.48 »)
» 293,589 69 pei trasporti governativi (2.37 »)
» 234,029.28 pel numerario, oggetti di valore, veicoli, feretri e cani (1.90 »)
» 330,649.83 per introiti diversi (2.66 »)

I dati sul movimento e prodotto dei trasporti a piccola velocità si trovano riassunti nell'Allegato n. 13 dal quale resulta:

1. che il traffico delle merci è stato in complesso di 4,777,194 tonnellate di cui 30,576 a tariffa generale, cioè 0.64 % del movimento complessivo; 779,678 a tariffa speciale senza vincolo di peso (16.32 %) mentre si trasportarono 3,829,706 di tonnellate di merci a tariffa speciale e locale con vincolo di peso, le quali rappresentano da per sè sole l'80.17 % del totale del movimento. Le rimanenti 137,234 tonnellate, che rappresentano il 2.87 % del traffico totale, sono costituite dai bozzoli morti e dai trasporti per conto del Governo.

2. che il prodotto è salito alla somma di L. 44,828,090.52 repartite come appresso:

L. 1,377,883.48 (3.08 %) merci a tariffa generale.
» 14,017,114,36 (31.27 %) merci a tariffa speciale senza vincolo di peso.
» 27,092,336.34 (60.44 %) merci a tariffa speciale con vincolo di peso.
» 967,055.10 (2.16 %) trasporti per conto dello Stato.
» 347,266.83 (0.77 %) sopratassa sui tratti acclivi.
» 141,970.08 (0.31 %) bozzoli e veicoli.
» 884,464.33 (1.97 %) introiti diversi.

Il prodotto medio di ogni tonnellata trasportata fu il seguente:

Merci a tariffa generale . . . . L. 45 06
id. a tariffa speciale senza vincolo di peso » 17.98
id. id. con vincolo di peso . » 7.07

E in media L. 9.16

Esaminando ora il movimento delle merci per natura (Allegato N. 14) si scorge che la massima parte di esso, cioè il 65 %. è costituito da quattro sole categorie, ossia dai cereali (22.13), dai materiali da costruzione (19.61), dai combustibili (14.40) e dai legnami (9.47). Le altre categorie di merci che hanno dato un maggior contingente al traffico dopo quelle sovraindicate, sono le seguenti: Acque e bevande (5.39 %) Minerali (3.80 %) Materie tessili (3.79 %).

Dal quadro (Allegato N. 15) indicante le stazioni che ebbero in partenza maggiore traffico di merci a piccola velocità apparisce:

1. Che le due stazioni di Venezia *(Santa Lucia e Marittima)* sono le più importanti, essendosi verificato nelle medesime un movimento di 252,076 tonnellate costituito in massima parte da cereali e combustibili.

2. Che alle stazioni di Venezia succedono, per ordine d'importanza, quelle di Bologna (117,410 tonnellate). di Ancona, (101,437 tonn.) e di Livorno (92,949 tonnell.) il cui traffico si compone principalmente, le prime di cereali e materie tessili, le altre di cereali e combustibili.

3. Che dopo le suddette stazioni si distinguono per importanza di traffico le stazioni di Monselice e Mozzecane con un movimento di tonnellate 89,798 la prima e 82,401 la seconda, dovuto essenzialmente al trasporto di materiali da costruzione per le nuove linee che fanno capo a quelle stazioni; Paratico (tonnellate 78,600) di cui nove decimi e più per spedizioni della calce fabbricata nelle grandi fornaci colà esistenti; San Giovanni (78,180) di minerali metalliferi e combustibili; Bergamo (64,728) fra materiali da costruzioni, cereali e tessuti; Milano (62,421) merci diverse; Ferrara (59,296) di cui la metà cereali; Ravenna (53,938) di cui tre quinti fra cereali e combustibili; Barletta (47,817) di cui quattro quinti vino; Verona (47,320) di cui un terzo materiali da costruzione; Udine (45,534) merci diverse; Roma (43,199) di cui la metà materiali da costruzione; Firenze (38,472) merci diverse.

4. Che delle 4,777,194 tonnellate a cui ascende il complessivo traffico delle merci a piccola velocità, ne provennero 671,129 dalla rete Mediterranea, composte per tre quarti circa di combustibili, marmi, cereali, materie tessili, spiriti e prodotti della industria metallurgica, mentre si ebbero in provenienza dalle ferrovie Austriache, colle quali non esiste servizio cumulativo diretto, tonnellate 373,152, consistenti per la massima parte in legnami, combustibili, cereali e spiriti.

Prima di chiudere questa parte della Relazione, noi crediamo di dover far cenno dei proventi in rimborso di spesa che si ottennero durante l'anno. — Essi trovansi riassunti nel seguente prospetto:

Treni, carrozze e carri a disposizione del Governo ed in servizio postale	L.	917,743.81
Consegna del sale alle Regie Gabelle	»	4,292.35
Ricavo vendita tariffe, prontuari, orari, note di spedizione	»	16,240.19
osto libretti d'abbonamento e biglietti speciali . . .	»	9,669 80
Tasse di commissioni e facchinaggio nelle dogane . .	»	30,343.34
Trasporti a domicilio eseguiti dall'Amministrazione e canoni Agenzie	»	13,123.27
Trasporti di operai e materiali a 2|100 per persona e tonnellata chilometro	»	323,201.20
Compensi per treni materiali	»	27,555 87
Compenso per rilascio duplicati ricevute di spedizione, bollette e documenti varii	»	30.26
Indennità per guasti al materiale rotabile, mobilio e fabb.	»	283 99
Diversi	»	506.81
Totale	L.	1.342,993.92

Negli anni antecedenti questi introiti figuravano, soltanto in parte, nei prodotti dell'esercizio perchè alcuni di essi venivano computati in diminuzione delle spese dei servizii da cui erano state effettuate le prestazioni di personale e di materiale che avevano dato luogo agl'introiti medesimi.

Ora invece, in armonia alle disposizioni del capitolato di esercizio, i suddetti introiti trovansi tutti riuniti sotto l'unico titolo *Proventi in rimborso di spesa*, i quali non sono repartibili collo Stato.

Il quadro N. 16 indica le stazioni della rete nelle quali si ebbe un incasso superiore alle lire centomila.

Crediamo infine conveniente di inserire nella presente Relazione l'Allegato N. 17 che indica il prodotto per ogni ramo di traffico delle diverse linee componenti la rete complementare, compresi i tronchi isolati, il loro prodotto medio chilometrico e la rispettiva proporzione percentuale.

Le cifre di questo prospetto dimostrano che tutte indistintamente le linee complementari diedero un prodotto chilometrico inferiore a quello di L. 6,000 che sarebbe richiesto dall'art. 70 del Capitolato per mantenervi tre coppie di treni. Quindi noi ci siamo già rivolti al Governo per ridurre su quelle linee il numero attuale dei treni come ne abbiamo il diritto in forza del precitato articolo.

(Continua).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Quindicesimo Rapporto *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuazione vedi N. 32).

V. ESERCIZIO

A. TARIFFE.

Servizio di viaggiatori e bagagli. — Nella precedente nostra relazione abbiamo fatto menzione della soppressione della vendita, a Chiasso, dei biglietti circolari italiani e dei biglietti complementari d'andata e ritorno per Chiasso. Le lunghe trattative ci condussero infine alla ripresa della distribuzione, a Chiasso e Luino, dei biglietti circolari italiani, e di quelli complementari a doppia corsa per e da quelle due stazioni. Contemporaneamente, la durata della validità dei biglietti complementari d'andata e ritorno per Chiasso e Luino fu prolungata da 45 a 60 giorni, e quella dei biglietti per Bellinzona e Lugano da 20 a 30 giorni.

Le variazioni delle tariffe viaggiatori rese necessarie dalla soppressione delle sovratasse della linea del Monte-Cenere è ora completamente finita.

Le trattative colla Compagnia di navigazione sul lago dei Quattro Cantoni circa l'uso facoltativo dei biglietti per piroscafo o per ferrovia, trattative fallite altra volta, furono riprese nel 1886 su di un'altra base e si giunse a soddisfacenti risultati per entrambe le Compagnie. Però queste disposizioni si estendono ai soli biglietti ordinari a tassa normale.

Siamo felici di poter constatare che le Strade ferrate meridionali italiane avendo anche appoggiata la richiesta delle Amministrazioni non italiane, che tende alla creazione di biglietti d'andata e ritorno da Parigi e Londra a Milano via Gottardo, tale questione fu pure risolta in modo conforme ai voti espressi dagli interessati. A fianco di tali biglietti altri se ne stabilirono da Londra a Milano e Torino con andata per il Moncenisio e ritorno per il Gottardo. La distribuzione di tutti questi biglietti d'andata e ritorno non ha però potuto effettuarsi che durante l'esercizio 1886.

Oltre ai diversi supplementi di tariffe esistenti, entrarono in vigore le nuove tariffe seguenti:

1° Tariffa internazionale n. 2 G. V. per il trasporto dei viaggiatori e dei loro bagagli fra Parigi, la Svizzera e l'Italia;

2° Tariffa internazionale per il trasporto dei viaggiatori e dei loro bagagli dal Belgio, dall'Olanda e dall'Inghilterra verso la Svizzera, via Sterpenich;

3° Tariffa per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli da Londra e dall'Olanda verso la Svizzera per la via del Reno;

4° Tariffa internazionale comune G. V. n. 13 per il trasporto dei viaggiatori e dei loro bagagli fra Londra e certe località d'Italia in transito per la Francia e il Gottardo;

5° Tariffa per il servizio diretto di viaggiatori e bagagli fra diverse stazioni delle ferrovie del Palatinato da una parte e certe stazioni delle ferrovie svizzere dall'altra;

6° Tariffa diretta per il trasporto di viaggiatori e bagagli fra le stazioni della ferrovia del Roedeli ed altre stazioni svizzere;

7° Tariffa per il trasporto di viaggiatori e bagagli fra il lago dei Quattro Cantoni e la ferrovia Vitznau-Righi da una parte ed il Gottardo dall'altra;

8° Tariffa per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra la Germania e l'Italia;

9° Tariffa diretta per il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli fra certe stazioni della ferrovia del Giura-Berna-Lucerna e dell'Emmenthal da una parte ed il Gottardo dall'altra.

Da questo ramo di servizio ci pervennero 146 *reclami* nel periodo dell'esercizio, e di questi se ne respinsero 25; per contro furono da noi effettuati 113 rimborsi per un valore di L. 2632.70; 8 reclami erano ancora in sospeso alla fine del 1886 e furono riportati nei conti dell'esercizio seguente.

Servizio delle mercanzie. — Per quanto riflette l'adozione di eccezionali tariffe per il fieno, la paglia, le scorie e la turba in vagoni completi, in *servizio svizzero interno e diretto*, un accordo ebbe luogo fra le Amministrazioni svizzere, e già le tariffe entrarono in vigore.

Per tener conto di una richiesta del Dipartimento federale delle ferrovie, che tende a far sì che gli articoli per la pavimentazione in legno siano tassati colla classe 2ª delle spedizioni parziali — a questi articoli come pure ai legnami riquadrati è stata applicata la tariffa speciale II.

In servizio interno come pure in servizio diretto del Gottardo col resto della Svizzera, si adottarono le seguenti tariffe:

1. Tariffa eccezionale n. 4 per veicoli da ferrovia;
2. Tariffa eccezionale n. 5 per i formaggi non imballati;
3. Tariffa eccezionale n. 7 per ardesia riquadrata e matite d'ardesia;
4. Tariffa eccezionale n. 16 per numerario e metalli preziosi;
5. I. Supplemento alla tariffa eccezionale n. 9 per prodotti agricoli;
6. IV. Supplemento alla tariffa per animali vivi;
7. Tariffa eccezionale per il trasporto di pietre, ecc., fra il Gottardo da una parte, le ferrovie Centrale-Svizzera, Giura-Berna-Lucerna e dell'Emmenthal dall'altra;
8. I. e II. Supplemento alla tariffa per il trasporto delle mercanzie fra il Gottardo da una parte e le ferrovie del Giura-Berna-Lucerna e dell'Emmenthal dall'altra;
9. I. Supplemento alla tariffa per il traffico fra il Gottardo da una parte e le ferrovie Nord-Est-Svizzera e dell'Unione Svizzera ecc., dall'altra;
10. I. Supplemento delle prescrizioni generali di tariffa e della classificazione delle mercanzie delle ferrovie svizzere;
11. Tariffa speciale per il trasporto di animali cornuti da Romanshorn verso la Svizzera;
12. III. Supplemento al regolamento di trasporto delle ferrovie svizzere;
13. Tariffa per il trasporto delle mercanzie fra il Gottardo e Basilea (stazione badese);
14. Regolamento e tariffa per il trasporto dei colli speciali;

15. Tariffa eccezionale n. 10 per il trasporto di liquidi in vagoni-serbatoi e vagoni-cisterne;

16. I. Supplemento alla tariffa per il servizio interno delle mercanzie del Gottardo.

Le nuove tariffe per il traffico delle mercanzie *fra la Germania e l'Italia*, come *fra la Svizzera e l'Italia* non furono peranco pubblicate nel corso del 1886; le Amministrazioni tedesche avendo subordinata la loro adesione ad una condizione posta dalle Compagnie svizzere e che quelle dovevano mantenere all'accettazione, per parte di queste ultime, di un'altra condizione impossibile a realizzarsi.

Dobbiamo pertanto aggiungere che poco tempo prima che questa relazione fosse compilata, l'accordo si è stabilito, cosicchè nulla più si oppone al rimpasto delle tariffe mercanzie italo-tedesca e italo svizzera.

Le nostre persistenti domande presso le Compagnie ferroviarie italiane in favore d'una riduzione dei prezzi di trasporto dei cereali in partenza da Genova e Venezia ebbero per risultato la riduzione delle tasse, da Venezia-Marittima a Chiasso transito, da L. 13.42 a L. 10.70 per tonnellata e quello delle tasse, da Genova a P. C. e San Lebanon a Pino transito, da L. 10.84 e L. 10.81 a lire 10.33, rispettivamente a L. 10.30 per tonnellata.

Fra le Compagnie svizzere e italiane si stabilì inoltre una nuova tariffa eccezionale, notevolmente ridotta, per il trasporto degli zolfi; questa tariffa andò solo in vigore nel 1887.

In servizio *italo-svizzero* delle mercanzie, si pubblicò la tariffa eccezionale n. 6 per vino a vagoni completi e la II appendice ai fascicoli I, II e IIª, III e IIIª.

In traffico *italo-tedesco* le seguenti tariffe e supplementi andarono in vigore:

1° Tariffa eccezionale per il trasporto dello zucchero greggio;
2° IV. Supplemento alla 1.a parte;
3° III. Supplemento alle III e IV parti;
4° IV. Supplemento alle III e IV parti;
5° II. Supplemento alla tariffa eccezionale per carboni.

Nel servizio *italo belga* delle mercanzie si pubblicò il II supplemento alle tariffe eccezionali provvisorie.

Nel servizio *franco-italiano* delle mercanzie è stata posta in vigore la tariffa speciale comune d'esportazione P. V., n. 483, per il trasporto dell'acciaio e fondita bruta da Mont Saint-Martin a Chiasso transito e Pino transito.

Durante l'esercizio 1886 ci sono pervenute 2157 domande d'esenzione da tasse che aggiunte alle 311 che ancora si trovavano in sospeso al 1° gennaio 1886, formano un totale di 2468 domande, delle quali 2053 furono liquidate e 415 riportate all'anno 1887.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

In questa settimana, stante l'assenza del Presidente e del Direttore Generale, non si è riunito il Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo.

La prossima seduta del Comitato stesso avrà luogo venerdì, 19 corrente. Nel successivo venerdì 26, si terrà poi l'ordinaria seduta mensile del Consiglio d'Amministrazione.

><

Siamo informati che la Società del Mediterraneo ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate il progetto di dettaglio delle nuove grandi officine da impiantarsi sull'area già di proprietà della Società Enologica di Rivarolo, presso Sampierdarena, all'uopo espropriata.

La spesa preventivata per l'attuazione di detto progetto, escluso il macchinario, pel quale verrà provveduto in seguito, ascende a circa L. 1,300,000.

A quanto ci consta, questo nuovo impianto riveste un carattere di speciale importanza per la regolarità del servizio della Mediterranea, giacchè essendo state recentemente soppresse le officine di Sampierdarena per far luogo ai lavori d'ampliamento di quella stazione, resi indispensabili dal sempre crescente sviluppo del commercio nel porto di Genova, si incontrano non poche difficoltà alla riparazione dei veicoli. Infatti devesi notare che l'officina della Mediterranea virtualmente più vicina all'emporio commerciale di Genova, è quella di Siena, ove si consideri che per mandare i carri guasti alle officine di Torino, occorre far loro valicare i Giovi, con non lieve imbarazzo pel servizio già difficile su quel piano inclinato.

><

Con recente Decreto Ministeriale venne approvato il progetto presentato dalla Società del Mediterraneo pei lavori d'ampliamento del deposito combustibili di Torino P. N. e per l'impianto d'una grande piattaforma a vapore nel deposito stesso. La spesa relativa ammonta a L. 173,150.

><

Con altro Decreto Ministeriale venne pure approvata la spesa di L. 32,120, occorrente per l'impianto di una grande piattaforma e per le necessarie modificazioni di binarî nella stazione di Roma-Termini.

><

Venne parimenti autorizzata la spesa di L. 5,500, occorrente per l'impianto di una comunicazione telefonica fra la stazione di Bardonecchia e le camere di rifugio esistenti sotto la Galleria del Fréjus ai Km. 1 e 4. Scopo di tale comunicazione è quello di mettere i guardiani in grado di avvisare la stazione di Bardonecchia, al verificarsi di qualche anomalia od accidentalità nella marcia dei treni sotto la Galleria suddetta. Sappiamo che l'impianto viene fatto in via di esperimento, salvo ad estenderlo alle altre camere di rifugio in caso di buona riuscita.

><

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato, anche agli effetti della pubblica utilità, la costruzione di un nuovo binario per le merci di 5.a classe, in stazione di Pavia, ed autorizzata la relativa spesa di L. 26,872.

Con questo provvedimento si mira a rendere meno sentiti gli inconvenienti e le difficoltà che già da tempo si manifestano nella detta stazione, appunto per deficienza di binarî. Sappiamo del resto che un progetto pel generale riordino ed ampliamento della stazione medesima si sta studiando dalla Società Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, e verrà quanto prima trasmesso all'approvazione governativa.

><

La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo del tronco Magazzolo-Caltabelotta, facente parte della linea Castelvetrano-Porto Empedocle

redatto dalla Direzione stessa per incarico avuto dal sullodato Ministero.

Il detto tronco misura la lunghezza di m. 9000, dei quali m. 2802.90 vengono ad essere costituiti da cinque grandissime e costose opere d'arte, cioè: la galleria di Piano Spadaro lunga m. 2495, da aprirsi attraverso a terreni argillosi, i viadotti sui Valloni Greco, Morto e Fonduto, ed il ponte sul fiume Verdura per un importo complessivo di L. 7,706,756.08; locchè fa ascendere l'ammontare totale del tronco stesso a lire 11,387,662.40, corrispondente a L. 1,265,290 in media per chilometro di strada, ivi compreso il costo del materiale mobile e di esercizio ed il 10 per cento di aumento per imprevisti.

La Direzione generale suddetta ha pure sottoposto all'approvazione governativa altro progetto definitivo del tronco Caltabelotta-Sciacca della linea medesima. Il detto tronco misura metri 12.612.74 ed il suo ammontare si eleva a L. 9,471,822.57; corrispondente al costo medio chilometrico di L. 750,970, ivi compreso il materiale rotabile e d' esercizio per lire 151,352.88, ed il 10 p. 0|0 di aumento per imprevisti.

><

La predetta Direzione generale ha trasmesso al Regio Ispettorato generale delle strade ferrate i documenti da allegarsi al progetto già da essa sottoposto alla approvazione governativa per la ferrovia Circumetnea.

Tali documenti consistono nelle stime parziali e riepiloghi degl'importi dei lavori, e nelle analisi ed elenchi dei prezzi per ciascuno dei dieci tronchi in cui venne divisa l'intera linea.

><

Ci viene assicurato che il Ministero di agricoltura industria e commercio, a proposito delle agevolezze da accordarsi ai trasporti dei vini in Sicilia, abbia raccomandato a quello dei lavori pubblici affinchè fra le proposte approvate dal Consiglio delle tariffe venga attuata quella relativa alla istituzione di una tariffa speciale a vagone completo, senza vincolo di traffico annuo, siccome quella che alle agevolezze consentite non dà alcun carattere di monopolio.

><

Sappiamo che in data 9 corrente dalla Società del Mediterraneo venne indetta la gara, a licitazione privata, per conto del R. Governo, per l'appalto dei lavori d'ampliamento del Servizio della Trazione a Torino P. N., ammontanti approssimativamente a L. 92,000, invitando trentanove Ditte. Le offerte dovranno essere presentate alla Direzione Generale della Società suddetta per le ore 10 ant. del giorno 24 andante.

><

Nel successivo giorno 10 vennero diramati gli inviti per una gara, pure a licitazione privata per conto del Governo, per l'appalto dei lavori di consolidamento d'una trincea fra le stazioni di S. Nicola ed Albanella, sulla linea Battipaglia-Agropoli, per l'importo di circa L. 10,000. Le schede d' offerta dovranno pervenire alla Direzione suddetta per le ore 10 ant. del 26 andante.

><

Infine l'11 corrente venne indetta la gara, sempre a licitazione privata, per conto del Governo, per l'appalto dei lavori di costruzione del 2° binario d'incrocio nella stazione di Pieve di Sori, ammontanti a circa L. 41,000.

Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 26 andante.

><

Sappiamo che, essendo andata deserta la gara tenutasi il 29 aprile dalla Società del Mediterraneo per l'appalto dei lavori murari occorrenti per la ricostruzione del ponte al km. 131-200 della linea Taranto-Reggio, il R. Ispettorato Generale ha autorizzato la Società stessa ad affidare, a trattative private, i lavori di cui sopra alla Ditta Policastro Giovanni di Corigliano, la quale fece il ribasso del 23.95 0|0 sui prezzi di tariffa.

><

Il R. Ispettorato Generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Giandana Giuseppe di Lurago Marinone l'appalto dei lavori di costruzione di latrine isolate nelle stazioni di Giarole, Borgo S. Martino, Balzola, Pertengo ed Asigliana (linea Valenza-Vercelli), col ribasso del 12.05 0|0 sui prezzi di tariffa.

><

Il R. Ispettorato ha pure definitivamente aggiudicato alla Ditta ing. Vanni Alessandro di Bologna, rispettivamente col ribasso del 15 0|0 e del 17 0|0 sui prezzi di tariffa, i lavori per la fornitura e posa in opera di tende metalliche nelle stazioni di Potenza e Taranto.

><

Mercoledì (10) ebbe luogo al Ministero dei lavori pubblici il primo esperimento d'asta per l'aggiudicazione dei lavori di inalveamento del Tevere nel tratto dal Mattatoio al Ponte Elio.

La migliore offerta è stata quella presentata dal sig. Magnani Attilio; che, sulla somma presunta dei lavori in lire 11,072,300, propose un ribasso del 27.27 per cento.

Presentarono pure altre offerte le Ditte: Medici L. 26,10 — Ottavi Prospero L. 25.037 — Ronchi e Basozzi L. 25.06 — Minozzi Achille L. 23.79 — Angeletti Aristodemo L. 20.07 — Cesaroni e Almagià L. 19.86 — Zschokke e Terrier L. 11.50.

><

Sappiamo che la Società anonima della ferrovia Novara-Seregno ha fatto istanza al R. Ispettorato generale delle strade ferrate acciò le venga accordata una proroga fino a tutto il 30 giugno 1888, al termine fissato dall'atto di concessione, tanto per l'ultimazione dei lavori che per l'apertura allo esercizio della intera linea da Novara a Seregno.

A termini dell'atto predetto la Società era obbligata a dar ultimati i lavori della linea pel 23 settembre p. v., ma parecchi incagli si opposero al sollecito proseguimento dei lavori, fra cui imprevisti ritardi nell'approvazione dei progetti e, quel che più monta, difficoltà gravi per addivenire agli accordi relativi all'allacciamento a Novara ed a Busto Arsizio della nuova ferrovia con quelle in esercizio; sicchè ci pare che la domanda di proroga sia pienamente giustificata.

><

Il giorno 10 del corrente mese, in Firenze, si è addivenuto alla firma del verbale di riconsegna del

materiale mobile della rete Sicula dalle Ferrovie Meridionali al R. Governo o del verbale di ricognizione, consegna e valutazione dello stesso materiale, redatto dalla Commissione nominata in conformità della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3.a). L'importo complessivo del materiale della rete Sicula è stato accertato in lire 10,258,682.73.

><

Come è noto, fino dal maggio 1885 tra i comuni di Viterbo, Civitavecchia, Corneto Tarquinia e Toscanella venne a forma di legge costituito un Consorzio allo scopo di ottenere la più breve e diretta comunicazione ferroviaria nella regione centrale d'Italia tra i mari Adriatico e Mediterraneo mediante la costruzione di una ferrovia che, prolungandosi da quella Attigliano-Viterbo, sboccasse al mare passando per Toscanella e Corneto Tarquinia.

Ora, nell'intento che la costruzione della detta linea possa aver luogo quanto prima, il Consorzio premenzionato ha fatto istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè alla linea stessa venga accordato il sussidio chilometrico di L. 3000, stabilito colla legge recentemente approvata dai due rami del Parlamento.

><

Sappiamo che la Società delle ferriere in S. Giovanni Val d'Arno ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici per la concessione di ulteriori riduzioni sui trasporti delle ferriere anzidette, dichiarando che in caso contrario essa si vedrebbe costretta di trasferire le sue officine a Torre Annunziata onde potere valersi dei trasporti marittimi.

Noi non sappiamo veramente quale utile possa ricavare la Società predetta dal minacciato traslocamento delle sue officine, quando si consideri la grave spesa cui andrebbe incontro pel nuovo impianto, senza tener conto del maggior costo della mano d'opera e del continuo pericolo di aumento nel prezzo dei litantraci. Ad ogni modo, per quanto la domanda della Società non ci sembri basata completamente sul giusto, vedremmo volentieri far qualche cosa che possa valere a migliorare le condizioni attuali di quelle officine.

><

I Ministri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici hanno firmato:

a) un decreto col quale l'attuale tariffa speciale n. 460, a piccola velocità italo-francese pel trasporto a vagone completo dell'antracite, del carbon fossile, del cock e delle mattonelle di carbon fossile, è abrogata e sostituita da altra portante il numero medesimo, giusta la proposta fatta dalle due Società delle ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico;

b) altro decreto col quale la Società concessionaria della ferrovia economica Torino-Rivoli, è autorizzata ad applicare per l'esercizio della ferrovia medesima le tariffe che risultano dalla proposta fatta dalla Società stessa.

><

Ci viene assicurato che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quelle dell'Adriatico e della Sicilia, avrebbe dichiarato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate di non poter accogliere una istanza della Ditta fratelli Selve di Donnaz (produttrice nazionale di ottone, tombac e rame in lastre, fili e verghe) per ottenere che venisse riformata l'attuale tariffa di trasporto delle dette merci, onde ridurne il prezzo, il quale è molto più elevato di quello della tariffa preesistente alle nuove convenzioni ferroviarie.

Le predette Società avrebbero appoggiato il loro rifiuto a molte attendibili considerazioni che saranno indubbiamente tenute in quel conto che si meritano.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome delle Ferrovie dell'Adriatico, ha proposto al R. Ispettorato generale la rinnovazione in via di esperimento per un'altro anno della tariffa locale temporanea n. 503, a piccola velocità accelerata pel trasporto degli agrumi, essendochè la tariffa medesima, pel fatto che venne attuata quando la campagna degli agrumi era già incominciata, non se ne potè ottenere l'esito desiderato.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 11,698.55 pei lavori di riparazione dei danni causati dall'inondazione del torrente Savolano lungo la tratta Rosignano-Orciano della linea Roma-Pisa;

L. 9,702.40 per la riduzione dell'attuale capannone dei legnami nell'officina di Siena a sala dei verniciatori;

L. 64,249 per l'impianto di un binario d'incrocio nella stazione di Pieve di Sori, sulla linea Genova-Spezia;

L. 11,200 per ricarichi saltuarì di ghiaia sui tronchi della linea Taranto-Brindisi;

L. 6,100 per la formazione di scogliere a difesa del fiume Ombrone lungo la linea Asciano-Montepescali;

L. 1,150 per la lastricatura del marciapiedi della stazione di Avenza, sulla linea Pisa-Genova;

L. 3,000 per chiusura con muri della linea ferroviaria nei pressi della stazione di Frascati;

L. 8,000 pel prolungamento dei marciapiedi centrali al di fuori della traversata del carrello trasbordatore in stazione di Roma-Termini;

L. 1,274.64 per le riparazioni dei danni causati dalla piena del torrente Tora lungo la linea Livorno-Collesalvetti nel giorno 27 ottobre 1886;

L. 850 per diversi lavori di adattamento da eseguirsi in stazione d'Avenza, sulla linea Pisa-Genova;

L. 720 per l'applicazione di cassette con dischi girevoli a N. 6 scambi nella stazione di Potenza, sulla linea Napoli-Metaponto:

L. 300 per l'applicazione di cassette con dischi girevoli a tre scambi nella stazione di Pontedecimo, sulla linea Torino-Genova;

L. 1,038.52, maggior spesa, oltre quella già approvata, occorrente per la costruzione di muri di cinta lungo la via De Cristoforis a Milano, in adiacenza al Magazzino dell'Economato fuori di P. N.;

L. 1,030 per la riparazione definitiva dei guasti verificatisi al manufatto alla progressiva 20,859 della linea Mortara-Vercelli, in seguito alle piene dello scorso autunno;

L. 3,872 per l'esecuzione dei lavori di consolidamento delle scarpate alla trincea detta di S. Antonio, sulla linea Taranto-Reggio;

L. 3,004 per l'impianto di un apparecchio per la prova del freno Westinghouse nell'officina rialzo-veicoli di Roma ed in quella dei Granili a Napoli;

L. 4,200, maggior spesa, oltre quella di L. 16,800, precedentemente approvata, occorrente pei lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori e per costruzione di muretti nella stazione di Crucoli, sulla linea Taranto-Reggio;

L. 4,000 per la sostituzione di impalcature e travate metalliche all'attuale ponticello in legno al km. 251,729 della linea Cancello-Avellino.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni intorno ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto delle opere addizionali a quelle già approvate pell'ampliamento della stazione di Soresina;

2. Che con avvertenze si possa approvare il progetto e con esso la convenzione col Municipio di Aulla e l'atto di sottomissione della Impresa Ciabattini relativa all'esecuzione dei lavori di condutture delle acque in servizio del comune e della stazione di Aulla lungo il tronco Grotto-Caprigliola della ferrovia Parma-Spezia. La spesa all'uopo occorrente ammonta a lire 165,000;

3. Che possano approvarsi gli atti di collaudo dei lavori costruiti pel tronco da Mortara a Garlasco della ferrovia Vercelli-Mortara-Pavia eseguiti dall'Impresa Medici e che possan concedersi alla Impresa stessa i maggiori compensi ammessi dal collaudatore;

4. Che con riserva possa approvarsi l'atto di sottomissione della Impresa Ciampi per sovraprezzi e nuovi prezzi da applicarsi a taluni lavori del tronco Borgo S. Lorenzo-Vaglia della ferrovia Faenza-Firenze.

La maggiore spesa approvata rileva a L. 500,000;

5. Che si possa approvare la proposta del collaudatore circa il maggiore compenso da accordarsi in via di transazione alla Impresa Martire a tacitazione delle pretese da essa sollevate per maggiori lavori compiuti in dipendenza del contratto del dicembre 1882, col quale assumeva l'appalto dello inghiaiamento e posa dell'armamento del tronco Roccasecca-Arce della ferrovia Roccasecca-Avezzano;

6. Che possa accettarsi la offerta della Ditta L. Rizzi di Modena per l'assunzione con aumento del 10 per cento sui prezzi di stima e con un termine più lungo di quello fissato in capitolato della fornitura degli scambi occorrenti per la ferrovia Foggia-Lucera;

7. Che a senso e per gli effetti della legge 18 dicembre 1879 si possa approvare il progetto di massima e la sottomissione delle Ditte Scognamiglio e Rizzi relativi alla costruzione del piazzale con 4 binarî con 5 piani caricatori pel servizio dello Scalo, un fabbricato per cessi, una casa cantoniera e due casotti per pesi a bilico, da servire pel carico e scarico di materiali da costruzione nella stazione di Roma-Termini.

8. Che si possa approvare il progetto di transazione convenuto con la Impresa Ginesi a tacitazione delle vertenze dalla medesima sollevate in dipendenza dall'appalto della costruzione dei fabbricati lungo la ferrovia Ascoli-San Benedetto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Sono stati presentati all'approvazione del R. Ispettorato generale delle strade ferrate i progetti seguenti:

Progetto di lavori di consolidamento per un'estesa di m. 500 alla parte a monte del rilevato fra le stazioni di Migliarino e di Pisa (Porta Nuova). Spesa L. 12,000;

Progetto per lavori di consolidamento della trincea Burraja lungo la linea Empoli-Chiusi. Spesa L. 6700;

Progetto per la sostituzione nella stazione di Gozzano di una bilancia a ponte della portata di 15 tonn. con altra della portata di 30 tonn. Spesa L. 5260;

Progetto di opere provvisorie al ponte Calopinace, presso la stazione di Reggio Calabria. Spesa L. 3400;

Progetto per l'impianto di nuovi binarî da servire per lo scarico delle merci sull'area a valle del cavalcavia di Santa Bibiana nella stazione di Roma-Termini. Spesa L. 61,500;

Progetto per l'inghiaiamento e ricarico della massicciata nella galleria della Traversata di Genova tra le stazioni di P. B. e P. P. Spesa L. 29,600;

Progetto per la costruzione di un ponte a travata metallica di luce m. 40 con fondazione delle spalle ad aria compressa sul torrente Lordo, lungo la linea Taranto-Reggio. Spesa L. 270,000.

Ferrovie dell'Adriatico — La Direzione generale delle Ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Rifacimento in acciaio di m. l. 1274 di binario armato in ferro nel tronco Mestre-Mogliano della linea Mestre-Cormons. — L. 32,500.

Risanamento e completamento della massicciata nel tratto compreso fra i km. 3 + 460 e 4 + 108 del tronco Venezia-Mestre. — L. 11,350.

Lavori di miglioramento nella Stazione Centrale di Venezia. L. 45,100.

Impianto di una bilancia a ponte presso al Deposito Combustibili della Stazione di Milano. — L. 5,700.

Proposta per munire di parapetti i ponti ed i muri di sostegno della ferrovia Terni-Foligno. — L. 38,500.

Rifacimento in acciaio di M. 397 di binario e di N. 3 deviatoi in Stazione di Pescia. — L. 18,400.

Vagliatura e ricarico della massicciata sul tronco Mestre-Padova. L. 506,000.

Rinnovamento della parte metallica dell'armamento in alcuni tratti del tronco Pracchia-Piteccio. — L. 173,500.

Ferrovie ex-Alta Italia e Romane. — La *Gazzetta Ufficiale* dell'8 corr. pubblica il seguente Decreto Reale, contrassegnato dai ministri Saracco e Magliani:

Art. 1. È affidata al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate la continuazione, dal 1° luglio 1887 in poi, della liquidazione di stralcio delle cessate gestioni ferroviarie governative dell'Alta Italia e Romane.

Art. 2. Alla detta liquidazione sarà provveduto per mezzo dei RR. ispettori superiori, signori:

Bussi comm. Gabriele, in quanto alla gestione delle ferrovie Alta Italia;

Plancher comm. Emilio, in quanto alla gestione delle ferrovie Romane.

Art. 3. Ai predetti RR. ispettori superiori è assegnata fino al compimento del loro mandato la indennità mensile di lire duecento.

Essi osserveranno, in quanto sieno applicabili, le disposizioni annesse al Nostro decreto 6 giugno 1885, nonchè le altre che potranno, occorrendo, essere emanate dai Nostri Ministri Segretari di Stato pei Lavori Pubblici e per le Finanze, *interim* del Tesoro.

Il Decreto porta la data del 23 giugno scorso.

Nel numero del *Monitore* del 2 luglio noi avevamo già annunziato lo scioglimento, ordinato dal ministero, dei Comitati di stralcio delle cessate Ferrovie Romane e dell'Alta Italia, e l'incarico dato al R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate di continuare il lavoro di stralcio delle Società anzidette.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — L'appalto delle opere ancora necessarie per ultimare il tronco Saponara-San Filippo (ferrovia Messina-Patti-Cerda) fu aggiudicato definitivamente al signor Vita Francesco fu Francesco domiciliato a Messina per la somma di lire 264,000 (Vedi N. 29 del *Monitore, Notizie Italiane).*

Ferrovia Taranto-Reggio. — La Ditta Scatolini, Locatelli e C. di Reggio-Calabria rimase aggiudicataria definitivamente dell'appalto pei lavori di costruzione di muri di sostegno e cunette fra i Km. 402.078,50 e 402.956,52, fra le stazioni di Bianconuovo e Brancaleone, per lire 30,000.

Ferrovia Gozzano-Domodossola — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua adunanza del 6 corr. ha esaminato il progetto per la traversata del fiume Toce a Vogogna lungo il 4° tronco Ornavasso-Piedimulera nella ferrovia Gozzano-Domodossola, ed ha ammessa la costruzione di un ponte a tre luci, salvo a ridurre la lunghezza del viadotto contiguo.

Ferrovia Laurentina. — Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici approvò il progetto per la brevissima linea ferroviaria da Roma al mare, la linea Laurentina, che, per la via di Ostia e dell'antica Laurento, sboccherebbe a quel punto della spiaggia tirrena che si chiama Castel Fusaro, con soli 30 minuti di ferrovia. Con la bonifica dell' Agro Romano vi si renderanno sani alcuni punti ora acquitrinosi, e una stazione balnearia vi sorgerà, alla quale potrà accedersi dalla capitale senza abbandonare questa, giacchè fra andata, bagno e ritorno non si sciuperanno più di due ore.

Ferrovie Parma-Brescia-Iseo. — Come già fece la Deputazione provinciale di Mantova, anche la Deputazione provinciale di Brescia ha rivolto al Ministero dei lavori pubblici nuovi e calorosi uffici affinchè venga sollecitata la scelta del tronco di ferrovia Piadena-Brescia, facente parte della linea Parma-Brescia-Iseo, e che vengano indi appaltati i lavori e dato principio alla costruzione di quel tronco di circa 50 chilometri, che è assolutamente necessario ed urgente per collegare i due bracci estremi già costruiti ed in esercizio.

Ci consta d'altra parte che il Ministero sta prendendo disposizioni perchè siano ultimate le pratiche necessarie per la scelta del tracciato e la costruzione di detto tronco.

Ferrovia del Sempione. — Venerdì, 12 corrente, ebbe luogo a Domodossola una conferenza tra i delegati italiani e quelli delle Ferrovie Occidentali svizzere a fine di studiare sul sito la questione delle linee di accesso al Sempione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi d'interesse locale. — Il *Journal Officiel* ha testè pubblicato la situazione delle ferrovie d'interesse locale nel 1886.

Secondo quel documento la lunghezza media delle linee in esercizio era di chilometri 1,916 con un introito lordo di lire 9,857,000. Ciò che dà un introito medio di L. 5,302 per chilometro. Le compagnie che figurano in tale situazione sono 44 con una spesa complessiva d'esercizio di L. 8,814,000 ed un introito netto di L. 1,043,000.

Ferrovia dell' Esposizione universale del 1889. — Il Ministero francese dei lavori pubblici ha pubblicato il programma di concorso per la costruzione ed esercizio della ferrovia per l'Esposizione universale di Parigi, 1889.

La linea sarà ad un solo binario, avrà una stazione nel recinto dell'Esposizione dalla quale sboccherà per farne il giro dal lato esterno. La linea avrà uno scartamento da 0,60 a un metro e sarà aerea o a livello del suolo a scelta dei concorrenti.

Ferrovie Russe. — Il Consiglio dell'impero ha stabilito in principio il diritto dello Stato ad esercitare una diretta sorveglianza sulle tariffe ferroviarie. Tale misura venne presa in seguito all'anarchia che da qualche tempo regnava in Russia, in fatto di tariffa.

— Il 30 ottobre prossimo la Russia celebrerà il 50° anniversario dell'introduzione delle ferrovie nell'impero. La prima linea costrutta fu quella da Pietroburgo a Tsarskoie-Selo e Paulowsk, di 26 chilom., che venne aperta all'esercizio nell'ottobre del 1837. La seconda fu quella da Pietroburgo a Mosca di 644 chilometri, che costò 75 milioni e richiese un lavoro di dieci anni per la costruzione.

Ferrovie Portoghesi. — La Società delle ferrovie portoghesi fa perforare una galleria sotto Lisbona che permetterà la costruzione di una grande stazione nel centro della città, alla quale faranno capo le linee del Nord e dell'Ovest del Regno.

— La costruzione delle ferrovie nelle colonie portoghesi dell'Africa, di Angola e Mozambico procede in modo soddisfacente.

Ferrovie Svedesi. — Dalla statistica ferroviaria pubblicata dal Governo svedese rileviamo che nel 1885 le ferrovie, in quello Stato, contavano 7277 chilom. in esercizio, dei quali 2469 chilom. appartenenti allo Stato e 4808 a Società private. Queste linee possedevano 717 locomotive e 19,349 vagoni.

Ferrovie Argentine. — Il Governo della Repubblica Argentina presentò al Parlamento un progetto di legge per la cessione, ad una Società privata, della ferrovia nazionale che unisce Villa-Maria a Villa-Mercede. Tale linea è lunga 256 chilom. ed è posta in vendita al prezzo di L. 31,000,000. Ne sarebbe acquisitrice la Ditta Lucas Gonzales e Comp.

Ferrovie Paraguaiane. — Il progetto del generale Usborne per la costruzione d'una ferrovia che unisca la Repubblica del Paraguay a quella di Bolivia, attraverso al Gran-Chaco, è stato favorevolmente accolto all'Assuncion.

Ferrovie Cubane. — Nel 1881 le ferrovie dell'isola di Cuba contavano 135 chilometri in esercizio. Al 31 dicembre 1886 ne contavano 155 con un aumento di soli 20 chilometri in 5 anni.

Ferrovie Chinesi. — Il Governo chinese emanò l'ordinanza per la costruzione della ferrovia da Taku a Tientsin. In questo documento originale, che il *Times* riporta, si annunzia agli abitanti dei paesi per cui passerà detta linea che

saranno d'ora in poi esenti dalle imposte, le quali saranno p gate in loro vece dalla Società concessionaria. Si raccomanda inoltre alle popolazioni di non intralciare i lavori di costruzione e di non recar in seguito guasti alla ferrovia.

La China ha pure concessa ad una Società la costruzione d'una ferrovia fra Tamsui e Taïroan nell'Isola di Formosa.

Ferrovia del Congo. — Notizie dal Belgio annunziano che proseguono alacremente, nell'Africa equatoriale, i lavori di costruzione della ferrovia del Congo. Presto saranno compiuti cinque tronchi della linea Matadi-Leopoldville.

Notizie Diverse

Ferrovia pneumatica postale attraverso la Manica. — Si sta progettando di collocare tra Calais e Dower un tubo destinato al trasporto delle corrispondenze e dei pacchi. Il tubo, mediante 40 pilastri alla distanza rispettiva di 800 metri, dovrebbe essere sospeso ad una certa altezza dal livello del mare per permettere il transito delle navi. Dentro al tubo scorrerebbe un piccolo vagone per il trasporto delle corrispondenze e dei pacchi postali; la forza motrice ne sarebbe fornita da pompe pneumatiche, stabilite a Calais ed a Dower e per il transito sarebbero sufficienti dieci minuti. Gli interessi del capitale necessario all'esecuzione dell'opera si ritiene che sarebbero largamente coperti dagli introiti, previsti in una somma minima annua di 2 milioni di lire.

Il mare a Parigi. — Al ministero dei lavori pubblici di Francia è stato presentato il progetto (opera dei signori Thomasset e Bouquet de La Grye) per l'escavazione tra Parigi e Rouen di un grande canale marittimo, atto a ricevere le più grandi navi che fanno il servizio transatlantico.

Il canale, che farebbe capo al ponte di Clichy, seguirebbe il corso della Senna, della quale riceverebbe le acque per convogliarle al mare, ed avrebbe una profondità minima dal livello delle acqua di metri sei.

Il governo dovrebbe concorrere alla spesa con la somma di 100 milioni, già stabilita per i lavori di miglioramento della bassa Senna; onde l'esecuzione del progetto dei signori Thomasset e Bouquet de la Grye non aggraverebbe in misura alcuna la finanza francese.

Il progetto incontra favore, a quanto ne assicurano i giornali di Francia, nella pubblica opinione.

Un ponte colossale. — Si annunzia da Quebec essere compiuto il grande ponte, lungo 3500 piedi 1200 metri circa, che la Società della ferrovie del Pacifico ha fatto costruire attraverso il fiume San Lorenzo, a dodici miglia inglesi (chilometri 19 e 308 metri). da Montreal.

Cotesto ponte, che sarà aperto sollecitamente all'esercizio ha una eccezionale importanza commerciale, giacchè assicura la costante comunicazione dei porti dell'Atlantico, da New-York ad Halifax, con le linee ferroviarie del Pacifico, il che vuol dire con i porti di quell'oceano.

Il porto di Salonicco — Il *Fremdenblatt* è informato che la Sublime Porta, in vista dell'aumentato movimento marittimo di Salonicco, ha concesso ad una impresa francese, la costruzione di un nuovo porto e la sua congiunzione alla città mediante una tranvia. Alla Società è accordato un diritto di ingresso sulle navi, che entreranno nel porto, ma essa viceversa si obbliga a pagare annualmente un canone di L. 10,000 a quel municipio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Agosto 6	Agosto 13
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 756,50	756,50
» » Mediterranee	» 606	606
» » Sicule	» 595	590
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 400	400
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 545	546
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 304	304
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322	322
» » » 2ª emiss.	» 312	312
» » Centrale Toscana	» 532	531
» » Meridionali	» 325	325,50
» » Sarde, serie *A*	» 322	322
» » » serie *B*	» 318	318
» » » 1879	» 323	323
» » Pontebba	» 492	492
» » Nord-Milano	» 273	273
» » Meridionali Austriache	» 290	290

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione delle Costruzioni navali del 1° Dipartimento (Spezia). (18 agosto, ore 12 merid. fatali) — Appalto di N. 16 barche da carbone della portata di 60 tonn., ripartite come segue:

1. lotto 4 barche aggiudicato col ribasso del 3,26 0|0
2. » 4 » » » » 3,46 0|0
3. » 4 » » » » 3,29 0|0
4. » 4 » » » » 3,49 0|0

(su lire 54,000 ciasc. lotto)

(Vedi N. 29 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Palermo. (18 agosto, ore 1 pom, fatali.) — Costruzione del primo tratto della strada comunale obbligatoria di Santo Mauro Castelverde aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 12.50 0|0. (Vedi N. 29 del *Monitore.)*

Direzione delle Costruzioni del 1° Dipartimento Marittimo (19 Agosto, ore 12 merid. definitivo). — Appalto per la fornitura di 45,000 ghiere d'acciaio imbutiformi per caldaie marine di diverse dimensioni. Importo ridotto a L. 15,013.10. (Vedi N. 28 del *Monitore*).

R. Prefettura di Firenze. (20 agosto, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo dei lavori a difesa e a sistemazione del tratto di argine sinistro del fiume Arno dal molino dell' Isola sul fiume Elsa allo sbocco del Rio di Dogaia della lunghezza di metri 1,555.50 e riordinamento dello stesso Rio di Dogaia pel tratto compreso di seconda categoria, della lunghezza di metri 768.60 per la presunta complessiva somma a base d'asta di lire 60,822, soggetta a ribasso. Cauzione provv. lire 500. Cauzione definitiva il decimo.

Direzione delle Costruzioni del 2° Dipartimento Marittimo (Napoli). (20 agosto, ore 12 merid. fatali). — Appalto per la fornitura di rame in fogli, lastre, verghe, filo e in pani. Importo ridotto a lire 71,185.88. (Vedi N. 29 del *Monitore*).

R. Prefettura della Provincia di Como. (20 agosto, ore 10 merid. fatali). — L'appalto delle opere di costruzione di un edificio ad uso di carcere giudiziario a sistema cellullare nella

città di Varese, venne deliberato per la presunta somma di lire 75,000 dietro l'ottenuto ribasso di L. 30,000 su quella di stima. (Vedi N. 29 del *Monitore*).

Municipio di Livorno. (22 agosto, ore 2 pom. unico). — Appalto dei lavori di pavimentatura. Importo lire 52.665. Cauzione il decimo. Deposito per spese lire 1,300.

Municipio di Montecalvo Irpino (22 agosto, ore 10 antim. definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione della via Piazza-Mercato-Carmine. Importo ridotto L. 56,856.67. (Vedi N. 28 e 31 del *Monitore*).

Municipio di Margherita di Savoia (Foggia). (22 agosto, ore 10 ant. 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto per la costruzione di un edifizio pubblico da servire per Casa Comunale e per Scuole Elementari. Importo lire 95,500. (Vedi N. 30 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali del 3° Dipartimento (Venezia) (22 agosto, ore 12 merid. 1ª Asta). — Oggetti di ferro fucinato, di ferraccio, di bronzo, di ottone e di rame, o misti, greggi e lavorati che saranno volta per volta domandati, nel corso degli anni finanziari 1887-88 e 1888-89 dalla Direzione delle Costruzioni Navali del Terzo Dipartimento per la somma presunta complessiva di lire 200,000. Cauzione lire 20.000, fatali 12 settembre ore 12 meridiane.

R. Prefettura di Udine. (23 agosto, ore 10 antim. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del tratto d'arginatura sinistra del Meduna compreso fra il ponte in ferro detto di Corva e l'abitato di Visinale di sopra nei Comuni di Azzano Decimo e Pasiano di Pordenone della lunghezza di metri 4,100 per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta di lire 46.760. Lavori ultimati in mesi quattro, cauzione provvisoria L. 3,500, cauzione definitiva il decimo.

R. Prefettura della Provincia di Padova. (24 agosto, ore 10 ant. unico e definitivo) — Appalto del lavoro di rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro del Canale Pontelongo da Correzzala a Brenta dell'Abbà: (mt. 3437). Importo lire 47,890. Cauzione lire 2,500. Deposito per spese lire 700. Lavori ultimati in 170 giorni.

R. Prefettura di Verona. (25 agosto, ore 10 antim. unico e definitivo) — Appalto del lavoro di rialzo-ingrosso di banca e parziale costruzione di sottobanca a robustamento di un tratto dell'argine dell'Adige in località di Volta Marioni, Comune di Terrazzo (mt. 675.00), Importo lire 54.580. Cauzione provvisoria L. 3,000. Cauzione definitiva il decimo.

Comune di Copparo (Ferrara) (25 agosto, ore 12 merid., 1ª asta) — *Primo Lotto:* Appalto dei lavori di costruzione di speciali fabbricati scolastici in Copparo e dipendenti frazioni, ville e borgate pel complessivo importo, a base d'asta, di lire 504,658.50, cioè:

1. Fabbricati n. 2 da costruirsi in Copparo sulla piazza Vittorio Emanuele, a tre piani, con sottostante portico e botteghe:

Fabbricato di Levante . . .	L.	81,156.14
» Ponente . . .	»	64,822,21
2. Fabbricato per una scuola promiscua a due piani con abitazione dell'insegnante da costruirsi nella borgata *Brazzolo* . . .	»	9,532.82
3. Fabbricati per due scuole a due piani con abitazione degli insegnanti, da costruirsi nelle ville di Saletta, Gradizza, Ambrogio, Coccanile, Zocca, Ruina, Alberone, Fossalta, Sabbioncello S. Pietro, Sabbioncello S. Vittore e Tresigallo, in tutto numero 11, che a lire 17,752.04 per ciascuno	»	195,272.44
4. Fabbricati per tre scuole a due piani con abitazione degli insegnanti, da costruirsi nelle ville di Tamara, Berra, Guarda e Ro, in tutto n. 4, che a lire 27,136.88	»	108,547.52
5. Ampliamento di fabbricato per quattro scuole con abitazione degli insegnanti nella villa di Cologna	»	30,184.90
6. Ampliamento di fabbricato per tre scuole con abitazione degli insegnanti nella villa di Serravalle	»	7,367.40
7. Ampliamento di fabbricato per quattro scuole con abitazione degli insegn. in Formignana	»	7,775.07
Ammontare totale dell'asta . .	L.	504,658.50

Secondo Lotto: Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte in ferro sul Po di Volano fra Sabbioncello S. Vittore (Copparo) e la villa di Denore (Ferrara) pel complessivo importo, a base d'asta di lire 55,482.10. Cauzione lire 50,000 pel primo lotto e lire 6,000 pel secondo. Deposito per spese lire 4,500 pel primo lotto e lire 500 pel secondo. Fatali 15 settembre, ore 12 merid.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Ravenna (26 agosto, ore 10 ant. unico e definitivo) — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti pei lavori di manutenzione delle palafitte del Porto Canale Corsini per la durata di un triennio dal primo luglio p. p., e più precisamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1890, per la presunta somma di lire 212,100, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Cauzione provv. lire 3500; definitivo il decimo.

Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino (27 agosto ore 12 merid. 2ª asta per deserzione del primo incanto). Appalto per la costruzione del tratto in provincia di Pesaro, interposto in quella di Arezzo fra il comune di Badia Tebalda e quello di Sestino. Importo lire 111,914.43. (Vedi N. 29 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici - Prefettura di Padova. (29 agosto, ore 10 antim. unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle arginature del fiume Gorzone dal Ponte di Rottanova al Ponte del Passetto in Cavarzere, della estesa lungo il ciglio dell'argine destro di metri 4,938. e quello sinistro di metri 4,929, per la presunta somma di L. 141,040, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Lavori ultimati in 250 giorni. Cauzione provvisoria L. 7,000. Cauzione definitiva il decimo.

Direzione d'Artiglieria della Regia Fonderia di Genova. (31 agosto, ore 3 pom. unico e definitivo). — Appalto per la provvista di Kg. 155,853 Rame in verghe sagomato. Importo lire 32,728.50. Cauzione lire 3,300.

Municipio di Lecce. (31 agosto, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione primo incanto) — Appalto dei lavori di ricostruzione di alcune strade urbane e sistemazione di quelle del borgo. Imp. lire 180,000 (Vedi N. 29 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di 2 tende metalliche per la stazione di Metaponto per conto della Società per le strade ferrate del Mediterraneo.

Comitato esecutivo per l'Esposizione delle Provincie dell'Emilia. — L'appalto *à forfait* dei lavori per erigere ed ultimare un fabbricato per l'Esposizione regionale di Agricoltura fu aggiudicato al signor Giuseppe Zoboli a Modena per lire 41,775 (V. n. 29 del *Monitore*).

Municipio di Belluno. — L'appalto pel ripristino della strada traverso la frana Canevoi fu aggiudicato al sig. Mannarin Vincenzo domiciliato a Ponte nelle Alpi (Belluno) per lire 13,412.69.

Direzione del Genio militare di Napoli. — L'appalto dei lavori per il consolidamento dei muri e volte lesionati, sistemazione fogne, ecc., nel padiglione Santa Teresella a Chiaia e per altri lavori nel padiglione grande Vittoria e nelle caserme Reali Scuderie e Ferrandina in Napoli, fu aggiudicato al sig. Generi Giacinto, domiciliato a Napoli, via Solaiola, n. 3, per la somma di lire 11.000.

Municipio d'Asti. — L'appalto per la condotta d'acqua fu aggiudicato al marchese Luigi Medici di Roma per L. 19,500.

R. Prefettura di Padova. — L'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine destro del canale Pontelongo fu aggiudicato al signor Frizzarin Pasquale domiciliato a Carrara Santo Stefano per lire 30,450.08 (V. n. 29 del *Monitore*).

R. Prefettura di Pavia. — L'appalto dei lavori di rimonta con buzzoni a nucleo di ciottoli della difesa esistente alla sponda destra di Po, nella località detta Burrone di Bosco fu aggiudicato al sig. Spada Cesare, domiciliato a Corteolona, per lire 53,099,81 (V. n. 30 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

21ª Decade — Dal 21 al 31 luglio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	1,186 937 64	54.486 43	304.947 01	1.283.151 37	55.816 85	2.879.339 30	3.980 00	723 45
1886	988.118 38	43.900 22	288 291 25	1.267.419 11	29.730 97	2.617 459 93	3,980 00	657 65
Differenze nel 1887	+ 192.819 26	+ 10 586 21	+ 16 655 76	+ 15.732 26	+ 26.085 88	+ 261,879 37	»	+ 65 80
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	19 840.589 36	976.382 66	6 0.7.160 24	25.158.067 17	727 143 11	52.729.342 54	3.980 00	13.248 58
1886	17.533.553 17	845.659 07	5.558 063 22	24,102 915 51	683.601 75	48.723.792 72	3 980 00	12.242 16
Differenze nel 1887	+ 2.307.036 19	+ 140,723 59	+ 459.097 02	+ 1,055.151 66	+ 43.541 36	+ 4.005.549 82	»	+ 1,006 42

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	59.710 15	1,302 95	4.142 75	39.657 85	1,304 15	106 097 85	745 00	142 41
1886	20.160 40	425 75	950 60	6 830 30	125 80	28 492 85	541 00	52 67
Differenze nel 1887	+ 39.549 75	+ 877 20	+ 3.192 15	+ 32.807 55	+ 1.178 35	+ 77 605 00	+ 204 00	+ 89 74
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	757.835 66	17.506 33	83.102 83	593.492 99	20 517 90	1 472 455 71	720 96	2 012 35
1886	430 284 79	7.856 88	32.580 94	205.362 87	13 404 05	689.489 53	468 42	1,46 95
Differenze nel 1887	+ 327.550 87	+ 9.649 45	+ 50.521 89	+ 388.130 12	+ 7.113 85	+ 782 966 18	+ 252 54	+ 570 40

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade Differenze nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio Differenze nel 1887
Viaggiatori	2.280 00	2.502 75	— 222 75	43 719 00	42.421 20	+ 1.297 80
Merci	450 60	317 15	+ 103 45	14.855 97	10.677 45	+ 4 178 52
Introiti diversi . . .	90 30	29 61	+ 60 69	2.374 50	661 55	+ 1.712 95
Totali . .	2 820 90	2 879 51	— 58 61	60.949 47	53.760 20	+ 7.189 27

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

2ª Decade — Dall' 11 al 20 luglio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	58.235 82	1,933 70	22.507 39	105.843 65	852 30	189.372 86	606 00	312 50
1886	112.936 42	2.153 68	15.020 19	84.520 49	1,736 19	215.366 97	606 00	355 39
Differenze nel 1887	— 54.700 60	— 219 98	+ 7.487 20	+ 22,323 16	— 883 89	— 25.994 11	»	— 42 89
				PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO				
1886-87	156.552 38	4.966 36	42.285 50	192.581 44	1.677 95	398 033 63	606 00	656 87
1885-86	224.904 22	4.664 76	31.277 82	164.598 68	3.597 78	429.013 26	606 00	707 99
Differenze nel 1887	— 68.351 74	+ 301 60	+ 11,007 68	+ 27.982 76	— 1.919 83	— 30.979 63	»	— 51 12

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	3.829 15	55 15	1,105 09	1,911 30	20 50	6.921 19	62 00	111 63
1886	4 009 03	42 15	69 05	142 21	25 80	4.288 24	31 00	138 33
Differenze nel 1887	— 179 88	+ 13 00	+ 1,036 04	+ 1.769 09	— 5 30	+ 2.632 95	+ 31 00	— 26 70
				PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO				
1886-87	7.608 10	119 90	1.770 94	3.705 20	20 50	13.224 64	62 00	213 30
1885-86	7.217 33	78 95	139 92	222 61	44 30	7.703 11	31 00	248 49
Differenze nel 1887	+ 390 77	+ 40 95	+ 1.631 02	+ 3.482 59	— 23 80	+ 5.521 53	+ 31 00	— 35 19

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

(THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

Freno automatico Westinghouse.

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 30 *Giugno* 1886.

Locomotive	**N.**	**17,930**
Carrozze e carri	**»**	**102.164**
Totale N.		**120,094**

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA: Napoli, Corso Garibaldi, 303 — Roma, via 4 Fontane, 159 — Torino, via Ospedale, 26
FRANCIA, BELGIO, OLANDA: Quai de Iemmapes. 152 Parigi
GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.
RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX Sabato, 20 Agosto 1887 NUM. 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Le maggiori Spese Ferroviarie

Nella seduta del 6 luglio scorso la Camera dei Deputati votava il testo del disegno di legge per le maggiori spese ferroviarie presentato dalla commissione parlamentare incaricata dello studio di tale progetto.

Relatore del disegno di legge, presentato dal ministro Magliani di concerto col ministro Genala, fu l'on. Lacava il quale, nella sua forbita relazione, trattò l'arduo problema ferroviario in modo magistrale studiandolo sotto tutti i suoi vari aspetti.

È noto che il primitivo progetto presentato dal governo fu dalla commissione parlamentare emendato accrescendo di altri 10.000,000 la somma richiesta dal ministero. Ora noi riproduciamo la nota illustrativa all'emendamento, pubblicata in seguito alla relazione Lacava, siccome il migliore documento spiegativo delle maggiori spese di cui è parola nel progetto votato.

Nella relazione ministeriale, che accompagna il disegno di legge N. 97 riguardante le maggiori spese di lire 90,766,611.57 derivanti dalla continuazione e compimento dei lavori a strade ferrate già autorizzate; da lavori in conto capitale eseguiti a ferrovie in esercizio; dalla liquidazione delle aziende governative delle ferrovie dell'Alta Italia, delle ferrovie Romane e degli opifici di Pietrarsa e Granili, ed infine dall'acquisto della ferrovia da Novara alla Cava d'Alzo, presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 23 novembre 1886, è stato francamente dichiarato che i fondi di cui si domandava l'approvazione dovevano servire al pagamento dei debiti che erano stati accertati anteriormente al giorno sovracitato, ma che non si poteva affermare che i fondi medesimi fossero bastevoli a saldare tutte le spese riferentesi alle opere suaccennate, perchè su buona parte delle medesime decorrevano interessi; vi erano partite controverse riguardo alle quali sebbene il Governo credesse di avere ragioni giuridiche fondatissime, non erano da escludersi in modo assoluto le eventualità contrarie, perchè infine continuavano e non erano interamente compiute talune liquidazioni e si sarebbero potuti quindi manifestare altri oneri, che allora non si potevano prevedere.

Per effetto di liquidazioni recate a compimento dopo il 23 novembre 1886 i debiti accertati successivamente sono i seguenti:

Delle somme occorrenti per sostenere le spese ormai liquidate per lavori riguardanti la continuazione e il compimento dei lavori a strade ferrate già autorizzate, sono fruttifere lire 6,540,788.01.

Nella supposizione che il disegno di legge venga approvato e che tal somma possa esser pagata al 30 giugno 1887, gli interessi che dovrebbero essere corrisposti sulla medesima, ascenderebbero, secondo liquidazioni fatte appositamente preparare, a . . . . . L. 425,915.96

Dalla prima parte dell'allegato *H* al precitato disegno di legge risultava che il debito per spese concernenti lavori in conto capitale eseguiti alle strade ferrate Calabro-Sicule era di . . . . . . L. 551,341.38
liquidazioni successive lo fanno accrescere di . . . . . » 378,051.31
sicchè la somma totale salirebbe a . . . . » 929,392,69

alle quali aggiungendo poi la somma ancora dovuta per materiale rotabile di esercizio in aumento d'inventario che continua ad essere di . . . » 1,027,041.90

si ha una maggiore spesa di L. 1,956,434.59

Su questa somma che deve essere rimborsata alla Società delle strade ferrate Meridionali è dovuto dal 1° luglio 1885 l'interesse del 5 per cento, e ponendo che possa essere pagato il 30 giugno del corrente anno, i frutti non potranno essere inferiori a L. 195,643.45
che con le sovraccennate . » 378,051.31
formano la somma totale di » ——— 573,694.76
della quale si dovrà parimenti dimandare l'approvazione.

I crediti dell'Amministrazione governativa dell'Alta Italia per lavori in conto capitale, per provvista di materiale mobile e di esercizio e per lavori di costruzione, che secondo il prospetto riassuntivo (alleg. *L*) al disegno di legge n. 97, risultavano L. 27,365,970.80
salirebbero ora a . . . » 28,036,031.36

con un aumento così di . L. 670,060.56

Nell'anzidetto allegato le somme da pagarsi erano così ripartite:

Spese in conto capitale	L.	18,117,874.34
Spese di materiale . .	»	7,308,677.85
Spese di costruzione .	»	1,939,418.61
Ed in totale di	L.	27,365,970.80

ma dopo successive liquidazioni e maggiori accertamenti si ebbero i risultati seguenti:

Spese in conto capitale	L.	18,663,340.42
Spese di materiale . .	»	7,490,508.53
Spese di costruzione .	»	1,882,182.41
ed in totale	L.	28,036,031.36

risulta quindi una maggiore spesa pei lavori in conto capitale di . . . L. 545,466,08
e pel materiale mobile di . » 181,830.68

e complessivamente di . . L. 727,296.76
di fronte ad una minor spesa di » 57,236.20
nelle spese di costruzione, rimanendo così dimostrato come il credito dell'Amministrazione governativa delle ferrovie dell' Alta Italia si sia accresciuto di . . . . . L. 670,060.56

Per le tre partite suindicate la maggiore spesa sarebbe dunque di . . . . . L. 1,669,671.28
e di una egual somma dovrebbe quindi essere accresciuto il fondo di cui si propone col disegno di legge in discorso l'approvazione e lo stanziamento al capitolo 202 del bilancio 1886-87, ripristinando nella ripartizione in articoli che trovasi a piedi della tabella a pagina 37 del citato disegno di legge quello riguardante le *spese in conto capitale sulle ferrovie dell' Alta Italia in esercizio pei lavori di completamento delle linee e per la provvista di materiale in aumento d'inventario* e mettendo di fronte al medesimo la somma di lire 670,060.56.

Quando fu presentato alla Camera dei deputati il disegno di legge n. 97 la somma dovuta all'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia per scorte ed approvvigionamenti ceduti allo Stato era di . . . . L. 15,367,347.25
ma dagli accertamenti fatti poi è venuto a risultare che il valore dei medesimi sarebbe solo di . . . . » 15,143,050.12

cosicchè resterebbe dovuta la minor somma di . . . » 224,297.13

Ma conviene tener conto che sulla somma di L. 5,675,858.07 dovuta alla Società delle strade ferrate Meridionali pel valore a prezzo d'estimo del materiale e degli oggetti di consumo esistenti nei cantieri, ed a prezzo dei contratti per quelli in corso di consegna per fondo di scorte delle ferrovie Calabro-Sicule ai termini della legge del 30 dicembre 1871, n. 386, serie 2ª dovrà essere corrisposto dal 1° luglio 1885 fino al giorno del pagamento che si suppone possa essere il 30 giugno 1887 l'interesse del 5 per cento, e per conseguenza la somma di . . . . » 567,585.80
laonde non solo non sarà da farsi diminuzione alcuna al fondo che si propone di iscrivere col disegno di legge n. 97 al capitolato 205, ma dovrà invece essere accresciuto della somma di . . . . . . L. 343,288.67 343,288.67

Da riportarsi . . . L. 2,012,959.95

(Continua).

SOCIETA' ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione letta ed approvata nell'Assemblea Generale ordinaria del* 15 *Giugno* 1887.

(Contin. v. N. 33)

§ 2. — *Tariffe e loro modificazioni.*

Nella relazione sull'esercizio del 2° semestre 1885 noi ci siamo astenuti dal riferirvi i resultati dell'applicazione delle nuove tariffe attuate col 1° luglio di quell'anno, perchè l'esperimento fattone durante un solo semestre non pareva sufficiente per poter esprimere un giudizio abbastanza sicuro. Ma ora che l'esperienza di diciotto mesi ci ha dato agio di esaminare il funzionamento delle nuove tariffe in ogni loro particolare, crediamo conveniente di spendere qualche parola intorno a questo ramo importantissimo dell'esercizio.

Per quanto le nuove tariffe siano state formate e rese applicabili con criteri molto diversi dalle antiche, specialmente per la maggiore estensione data ai prezzi così detti differenziali, per l'applicazione di questi in base al sistema Belga ed alle percorrenze cumulate sulle tre grandi reti, tuttavia si può affermare che esse non portarono alcun turbamento nei traffici già esistenti, i quali continuarono a svilupparsi seguendo il naturale loro incremento.

Tuttavia l'Amministrazione non omise di studiare quali altri provvedimenti avrebbero potuto contribuire al progressivo sviluppo dei traffici nell'interesse del paese e dell'azienda ferroviaria; quali benevoli interpretazioni delle disposizioni di tariffa e quali nuove disposizioni avrebbero potuto facilitare al pubblico ed al commercio i viaggi ed i trasporti per strada ferrata; quali mezzi inoltre sarebbero stati più adatti a vincere od almeno a diminuire la sensibile concorrenza che ci viene fatta dalle ferrovie secondarie, dalle tramvie, nonchè dalle vie fluviali e marittime, cercando così di assicurare alle linee da noi esercitate quei traffici che naturalmente loro spettano.

Quindi col consenso del Governo e coll'accordo, ov'era d'uopo, delle altre due Società (Mediterranea e Sicula), si provvide a seconda dei casi alla istituzione di nuove tariffe, a modificazioni di quelle già in vigore e, nei casi di carattere più speciale o transitorio oppure quando una variazione definitiva delle tariffe aveva bisogno di esser preceduta da un esperimento, si ricorse al sistema delle concessioni particolari previste dall'art. 40 del Capitolato d'esercizio e dall'articolo 3° delle tariffe e condizioni pei trasporti.

Troppo lungo sarebbe l'enumerare in questa relazione i singoli provvedimenti che finora furon presi in materia di tariffe: per lo che ci limiteremo ad accennare ai principali e più salienti, tanto più che tutti vennero di mano in mano, conforme l'obbligo che ci è imposto, resi di pubblica ragione o mediante appendici alle tariffe ed appositi avvisi, o mediante inserzione nel bollettino dei trasporti e dei viaggi in ferrovia.

Tariffe e servizi italiani.

Viaggiatori e bagagli. — In questo servizio come principale provvedimento a facilitare i viaggi, specialmente fra paesi di una medesima regione, è da annoverarsi la estensione data ai biglietti di andata e ritorno, i quali durante l'anno furono istituiti fra oltre cento stazioni di partenza e circa trecento di arrivo che per le loro corrispondenze non fruivano di questo vantaggio. Furono inoltre ammesse per questa specie di biglietti anche delle riduzioni speciali e fu estesa alla nostra linea Caserta-Napoli la tariffa locale vigente sulla linea Caserta-Cancello-Napoli per le ferrovie del Mediterraneo.

Furono pure convenientemente riordinati tutti i viaggi circolari adattandoli alla nuova configurazione delle reti e, per agevolare al pubblico l'acquisto dei relativi biglietti, ne fu affidata la vendita non solo a diverse agenzie ed alberghi nelle principali città d'Italia, ma se ne crearono delle serie speciali vendibili, per comodo dei forestieri, nei transiti internazionali ed anche nelle principali stazioni estere.

Nessuna variazione è occorsa di portare nella tariffa dei bagagli; soltanto per agevolare, nell'interesse del commercio, il trasporto dei campioni come bagaglio, senza sottoporli alla tassa di assicurazione del valore dichiarato prescritta dall'art. 43 delle tariffe, fu creata una tariffa speciale con la quale, mentre si esonera il commercio dal pagamento della predetta tassa e dall'obbligo dell'imballaggio e della condizionatura stabilita pei colli assicurati, si limita d'altra parte, come giustizia vuole, la responsabilità della strada ferrata pei casi di ritardo, avaria o perdita.

Merci. — Più importanti e più numerose furono le innovazioni portate nelle tariffe e nelle condizioni pei trasporti delle cose, tanto in servizio interno, quanto in servizio cumulativo italiano.

Oltre all'aggiunta di nuove voci alla nomenclatura e classificazione delle merci di mano in mano che se ne riconobbe la convenienza, si è cercato, con opportune estensioni e modificazioni di tariffe di agevolare i traffici specialmente dei nostri prodotti. Così a mo' d'esempio si è aumentato, subordinatamente alle esigenze del servizio, da 10 a 500 chilogrammi il peso delle spedizioni di derrate ammesse a viaggiare coi treni diretti; si sono comprese nella tariffa speciale N. 50 a piccola velocità accelerata altre derrate che prima non ne potevano fruire, come i formaggi sodi, i pesci anche salati o secchi, ecc.; si è facilitata l'esportazione dei mosti col comprenderli insieme ai vini nelle tariffe speciali N. 54 e 204 e nella tariffa locale N. 104; si è creata la nuova tariffa speciale N. 55 a piccola velocità accelerata per l'esportazione all'estero delle derrate alimentari, e, con altra tariffa speciale, valevole durante il tempo della vendemmia, si è agevolato il trasporto dal sud al nord d'Italia dell'uva fresca destinata alla fabbricazione del vino.

Con una nuova serie di prezzi alla tariffa speciale N. 11 si è favorito il trasporto dall'una all'altra località dei furgoni per mobilia o per sgombero (voitures de déménagement) l'uso dei quali si è già molto esteso anche in Italia; e con diverse modificazioni alla tariffa speciale N. 107 si sono appagati alcuni dei desideri dell'industria serica circa i trasporti dei bozzoli di scarto e dei residui del bozzolame.

Il campo delle tariffe locali fu pure allargato, sia coll'estensione di esse ad altre linee, sia con la creazione di tariffe locali nuove, fra le quali, come più importanti, sono da annoverarsi quelle N. 223 e 224 a vantaggio dei tessuti e filati e dei minerali e metalli greggi di produzione nazionale; la N. 225 tendente a render possibili i trasporti a lunghe percorrenze della paglia comune dal Ferrarese e da altre località ove la produzione del grano è largamente estesa; la N. 228 per la mobilia; la N. 503 per la esportazione dei nostri agrumi; e la N. 601 per le lastre di vetro da finestre, a vantaggio esclusivo dell'industria nazionale.

Coerentemente poi a quanto fu fatto per i viaggiatori, fu estesa anche alle merci, sulla nostra linea Caserta-Napoli, la medesima tariffa locale esistente sulla linea esercitata fra i detti due punti dalla Società Mediterranea.

Tariffe e servizi internazionali.

Il riordinamento dei servizi internazionali sulla base delle nuove tariffe richiedeva sia per la mole del lavoro,

sia per le lunghe pratiche occorrenti colle Amministrazioni estere interessate, un tempo assai maggiore di quello occorrente pei servizi interni italiani.

Intanto i diversi servizi per viaggiatori e bagagli furono nel corso del 1886 quasi tutti completamente riformati e contemporaneamente si riordinò l'importante servizio dei viaggi circolari combinati italiani ed esteri, dando ad essi un maggiore sviluppo mediante la creazione di nuovi itinerari e di nuove combinazioni.

Per quanto riguarda lo scambio delle merci le trattative per la riforma delle tariffe dirette, iniziate fino dai primordi della nuova gestione, furono attivamente continuate nel corso dell'anno, durante il quale vennero anche intrapresi e condotti a buon punto colle ferrovie Meridionali Austriache e colle ferrovie Austriache dello Stato, gli accordi ed i lavori per la riattivazione del servizio diretto italo-austro ungarico, il quale da diverso tempo trovasi sospeso.

Il punto a cui sono state già condotte le cose fa sperare che, ove non sorgano impreviste difficoltà, entro il prossimo anno verrà dato a tutti i servizi internazionali un assetto definitivo.

Intanto col consenso del Governo si è cercato di ottenere con mezzi transitori un maggior sviluppo dei traffici fra i quali, per quanto riguarda l'esportazione, sono da annoverarsi le derrate, i vini, i prodotti meridionali, gli zolfi, ecc.

Oltrecciò colla proroga di certe concessioni speciali, già accordate durante la gestione delle cessate ferrovie dell'Alta Italia, e con altre nuove da noi escogitate, si è procurato di favorire l'esportazione dei prodotti nazionali, di accrescere sulla nostra rete la percorrenza dei trasporti destinati a stazioni italiane e di far convergere in transito sulle nostre linee alcune mercanzie che prima percorrevano altre vie per giungere alla loro destinazione.

Gli effetti delle sovraccennate facilitazioni e di altre di minore importanza che abbiamo introdotte, ci confortano a perseverare nella via intrapresa, ritenendo di giovare all'interesse generale del paese a cui il nostro è associato.

(Continua)

Le Ferrovie del Mondo

Non è certo privo d'interesse il conoscere i progressi immensi fatti dalle ferrovie dal giorno che si inaugurò la prima linea in Inghilterra venendo sino a noi. Nel 1830 in tutta la superficie del globo non vi erano che 130 chilometri di ferrovia, mentre sul finire del 1885 i continenti — ed in special modo l'Europeo e l'Americano — erano coperti da una fitta rete ferroviaria di 484,458 chilom.

Siccome però sarebbe troppo lungo il dare una particolareggiata statistica annua, ci limitiamo a porre sott'occhi ai nostri lettori la seguente tavola dimostrativa dei progressi ferroviari mondiali dal 1855 al 1885:

	1855	1865	1875	1880	1885
Europa chilom.	34,052	75,612	143,187	168,093	195,176
America »	31,693	62,498	135,339	171,688	246,073
Asia »	350	5,489	11,310	15,958	22,367
Australia »	38	825	3,698	7,444	12,954
Africa . »	144	599	2,475	4,652	7,888
	66,277	145,023	296,009	367,835	484,458

Le costruzioni ferroviarie, come tutte le cose umane, ebbero in certe epoche maggiore sviluppo e rimasero in certe altre più o meno stazionarie. In Europa raggiunsero il loro massimo sviluppo dal 1870 al 1873 ed in America dal 1879 al 1883 andarono più a rilento per riprender lena negli anni 1884-85.

Nei due decenni che corrono dal 1865 al 1885 i capitali mondiali impiegati nelle ferrovie ammontano a 83 miliardi e 750 milioni di lire. Nel solo anno 1885 i capitali impiegati nelle ferrovie ammontano a L. 130,270,000. Di questi se ne impiegarono in Europa 74,085,000; in America 48,055,000; in Asia 4,365,500; in Australia 2,030,000; in Africa 1,737,500.

Nello stesso anno 1885 le ferrovie del globo possedevano 62,000 locomotive, 112,000 vagoni per viaggiatori, e 1,465,000 carri-merci. Dal 1885 a tutt'oggi il materiale mobile è notevolmente aumentato e si calcola che ora le locomotive siano 99,000, i vagoni per viaggiatori 150,000 ed i carri-merci 2,506,500.

Sempre nel 1885, il materiale mobile delle sole ferrovie europee servì al trasporto di 1,552,000,000 viaggiatori e di 808,000,000 tonnellate di merci. Cosicchè le ferrovie del mondo devono avere trasportato nello stesso anno circa 2,100,000,000 di viaggiatori e 1,300,000,000 tonnellate di merci, cioè circa 6 milioni viaggiatori e 3,600,000 tonnellate di merci al giorno.

FERROVIA DEL GOTTARDO

QUINDICESIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuazione vedi N. 33).

B. ORARI E CIRCOLAZIONE DEI TRENI.

I direttissimi internazionali n. 3 e 10 furono compresi nell'orario estivo del 1886, all'infuori dei treni diretti ordinari: i treni diretti designati finora coi numeri 3 e 10 presero i numeri 70 e 73. Questi ultimi si fermavano alle stazioni di Schwyz e di Brunnen.

Sul percorso Bellinzona-Chiasso i treni n. 11 e 2 avevano una vettura di 3ª classe fra Bellinzona e Milano e viceversa; si fermavano anche alle stazioni di Arth-Goldau, Rivera-Bironico, Lugano e Mendrisio.

Il treno n. 1 prendeva a Zurigo la corrispondenza.

Durante la stagione invernale i direttissimi n. 3 e 10 furono soppressi ed i treni diretti n. 73 e 70, previsti per l'estate, ripresero di nuovo i n. 3 e 10.

I treni n. 11 e 2 circolarono come nell'estate, salvochè il treno n. 2 soppresse la fermata a Arth-Goldau.

Nell'inverno il treno n. 1 non prese più la corrispondenza a Zurigo.

Durante i periodi d'estate e d'inverno la circolazione delle vetture dirette e dei vagoni a letto fu la stessa che nel 1885.

C. INTROITI E STATISTICA DEL TRAFFICO.

	1885	1886	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
A. *Prodotti dei trasporti in ferrovia:*				
I. Viaggiatori . Fr.	3,607,437.12	3,426,414.44		181,022,68
II. Bagagli, animali, merci (spese accessorie comprese):				
a) bagagli . . . »	389,732.91	393,440.32	6,707.41	
b) animali . . . »	174,679.02	146,039.21		28,639.81
c) mercanzie d'ogni genere . . . »	6,002,556.01	5,852,581.18		149,974.83
TOTALE Fr.	10,174,405.06	9,821,475.15		352,929.91
B. *Introiti diversi* »	357,475.11	347,838.18		9,636.93
TOTALE dei prodotti Fr.	10,531,880.17	10,169,313.33		362,566 84

Come risulta da questa tabella i *prodotti dei trasporti in ferrovia* presentano, per il 1886, in confronto all'esercizio precedente, una diminuzione di L. 352,929.91 o del 3.47 0[0; per contro essi superano di L. 139,155.48 o del 1.44 0[0 quelli del 1884.

La proporzione fra gl' introiti per il trasporto dei viaggiatori ed il trasporto delle merci non subì che una lieve modificazione in favore del secondo.

Gl' introiti totali sui trasporti per ferrovia sommano:

	1885	1886
per chilometro di linea a	L. 38,249.64	L. 36,922.84
» » treno a	» 6.16	» 5.64
per giorno . . . . a	» 27,875.08	» 26,908.15

Se si considerano gl' introiti mensili risulta che nel mese di gennaio furono i più piccoli con L. 622,946.64 e nel mese d'ottobre furono i più notevoli con L. 985,580.46; la media degl' introiti mensili fu di L. 818,456.26.

Le otto statistiche che, secondo l' usanza, vanno annesse a questa relazione, ci offrono le seguenti indicazioni:

Riguardo al *servizio viaggiatori*, il numero di questi ultimi, ridotto alla lunghezza totale delle linee, da 169,540 si abbassò a 163,296 con una riduzione del 3.68 0[0.

Si devono attribuire questi risultati principalmente alla ricomparsa di qualche caso di cholera in Italia durante l' esercizio del 1886. Questa circostanza ha, senza dubbio alcuno, impedito a gran numero di *touristes* di recarsi in Italia.

La proporzione dell' utilizzazione delle tre classi di vetture rimase quasi uguale a quella del 1885.

Il numero dei viaggiatori trasportati è di:

	1885		1886	
in I classe	69,135	cioè 7.03 0[0	68,458	cioè 6.89 0[0
in II classe	276,517	» 28.12 0[0	281,275	» 28.30 0[0
in III classe	637,734	» 64.85 0[0	644,247	» 64.81 0[0

I chilometri di viaggiatori si suddividono così:

	1885		1886	
in I classe	6,670,413	cioè 14.79 %	6,432,000	cioè 14.81 %
» II »	18,203,220	» 40.36 %	18,104,449	» 41.68 %
» III »	20,224,024	» 44.85 %	18,900,280	» 43.51 %

Ogni viaggiatore percorse in media:

	1885	1886
in I	96.48 chilometri	93.95 chilometri
in II	65.83 »	64.36 »
in III	31.71 »	29.34 »

Il numero medio dei viaggiatori:

	1885	1886
per chilometro di treno viaggiatori è di	42.09	38.15
» » di vettura è di . . .	4.67	4.16

Gl' *introiti* per il trasporto dei viaggiatori sono scesi da L. 3,607,437.12 a L. 3,426,414.41, e per chilometro da L. 13,561.79 a L. 12,881.26 con una diminuzione di 5.01 per 0[0.

Gl' introiti si dividono nel seguente modo:

	1885		1886	
I classe	904,503.10	cioè 25.08 %	814,656.66	cioè 23.77 %
II »	1,611,708.26	» 44 68 %	1,593,853.15	» 46.52 %
III »	1,091,125.76	» 30.24 %	1,017,910.63	» 29.71 %

Ogni viaggiatore ha pagato una tassa media:

	1885	1886
in I classe	di L. 13.08	L. 11.90
in II »	» 5.83	» 5.67
in III »	» 1.71	» 1.58

L'introito per viaggiatore e per chilometro ammonta:
nel 1885 a 8.00 centesimi
nel 1886 a 7.89 »

La più-valuta di L. 6,707.41 (1.72 0[0) sul *trasporto dei bagagli* è principalmente dovuta al fatto che i viaggiatori aventi bagagli sottoposti a tassa, erano più di frequente muniti di biglietti privi di franchigia per i bagagli.

La meno-valuta di L. 28,639.81 (16.40 0[0) sul *trasporto di animali vivi* è dovuta alla diminuzione dell' esportazione del bestiame dall' Italia.

Il *trasporto delle mercanzie* sull' intera linea scese da 327,417 a 308,819 tonnellate, cioè di 18,498 tonnellate o del 5.65 0[0. Come è indicato nella tabella n. 7 la diminuzione fu essenzialmente notevole nei cereali. La causa di essa la si deve cercare nell' abbondante raccolto dell' Ungheria, circostanza che nocque ai grani di Russia che transitano per il Gottardo. Il trasporto dei carboni dalla Germania in Italia subì anche una lieve diminuzione che sarà solo temporanea se si giudica dai risultati dei primi mesi del 1887. Quasi tutti gli altri articoli presentano, per contro, qualche aumento. Dal lato del peso le derrate e gli oggetti per mobiglio occupano ancora il primo posto con 23.94 0[0, vengono secondi i prodotti metallurgici con 22.79 0[0, ed i combustibili con 19.32 0[0.

Il traffico delle tre principali categorie di merci si suddivide nel seguente modo:

	1885	1886
grande velocità . .	4.63 0[0	4.77 0[0
spedizioni parziali .	8.17 0[0	8.80 0[0
vagoni completi . .	87.20 0[0	86.43 0[0

Nel 1886 ogni tonnellata ha percorso in media 157.60 chilom. (150.94 nel 1885).

Le principali tariffe dànno le cifre seguenti:

	1885	1886
dalla Svizzera verso l' Italia	tonn. 48,403	tonn. 41,095
dall' Italia verso la Svizzera	» 115,666	» 74,813
dalla Germania, dall' Olanda, dal Belgio verso l' Italia	» 218,805	» 221,972
dall' Italia verso la Germania, l' Olanda, il Belgio e l' Inghilterra	» 38,329	» 36,630

Gl' introiti totali del traffico delle mercanzie sono scesi da L. 6,002,556.01 a L. 5,852,581.18, e per chilometro da L. 22,566 a L. 22,002.18 cioè del 2.50 0[0. Per contro gl'introiti per tonnellata e per chilometro è salita da 6.89 a 7.12 centesimi. Per gli altri particolari inerenti ai risultati dell'esercizio si devono consultare le tabelle statistiche dal n. 1 al n. 8 annesse a questa relazione.

Ricorderemo ancora una decisione presa dalle amministrazioni interessate al traffico di mercanzie fra l' Italia, la Germania, l'Olanda, il Belgio e l' Inghilterra, decisione presa per accelerare le operazioni di deconto e di liquidazione, ed in virtù della quale la Compagnia del Gottardo fu incaricata, in sostituzione delle Amministrazioni italiane e contro bonifica delle spese che ne derivano, della compilazione delle relazioni sui traffici in parola (confezione dei documenti di deconto) e di effettuare, con queste ultime, i deconti e le liquidazioni.

Tale sistema diede dei buoni risultati nel senso che fin dai primi giorni dalla sua applicazione (1º ottobre 1886) si è potuto procedere ai deconti e liquidazioni nel termine di due mesi, dal mese contabile, mentre prima si impiegavano, per tali operazioni, da 4 a 5 mesi.

Comparati a quelli dell' esercizio precedente gl' *introiti diversi* presentano una diminuzione di L. 9,636.93, ma in realtà dànno una più-valuta di L. 45.948.51. Nella parte della nostra relazione per il 1885 dal titolo « *Risultati finanziari* » abbiamo fatto osservare come l' aumento di L. 55,585.24 degl' introiti sui fitti proveniva dalla messa in conto ulteriore dell' affitto per la stazione di Chiasso per il 2º semestre del 1884. La più-valuta degli affitti per il 1885, relativamente agl' introiti della stessa rubrica per il 1886, è dovuta all' introito straordinario sullodato di L. 55,585.24. *(Continua)*.

BIBLIOGRAFIA

Linea Genova-Acqui-Asti. *Relazione sugli studi per i diversi tracciati*, redatta a cura dell'ingegnere capo direttore, comm. A. Giambastiani (Genova, Tip. del R. Istituto Sordo Muti).

Molto opportuna riesce questa pubblicazione dell'egregio ingegnere comm. Giambastiani sia per l'argomento di cui tratta, sia per il modo in cui l'argomento stesso è svolto, sia infine per l'interesse vivissimo che desta, fra le persone tecniche, ogni cosa detta o scritta sulla progettata linea Genova-Acqui-Asti che fu oggetto di così viva discussione nel Parlamento ove tanto strenuamente la difese il ministro Saracco.

La *Relazione* del comm. Giambastiani tende a dimostrare, con raffronti, i vantaggi che presenta il progetto suo in confronto di quelli, per singoli tronchi, fatti anteriormente da altri ingegneri.

Alla *Relazione* va unito un album di 14 nitide tavole litografiche della corografia, dei profili longitudinali, della litologia, della planimetria, ecc. dei diversi tracciati della linea.

Mentre ci riserviamo di parlare più a lungo, in uno dei prossimi numeri del nostro giornale, di questa elaborata pubblicazione del comm. Giambastiani mandiamo, per essa, all'egregio autore le nostre congratulazioni.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Abbiamo tenuto dietro a quanto è comparso in una parte della stampa romana sulle disposizioni ultimamente prese dalla Mediterranea circa l'ingresso in stazione di Roma, e ci siamo astenuti dall'intervenire nella polemica finchè la questione dibattevasi con soverchio calore.

Ora però che la cosa accenna a sbollire, e prima che il pubblico se ne dimentichi, crediamo opportuno il dirne qualche cosa anche nel nostro giornale.

Le anzidette disposizioni della Mediterranea per le quali non viene più concesso d'entrare in stazione di Roma a chi non può presentare un biglietto permanente di servizio od uno speciale d'accesso non sono anzitutto se non quelle vigenti per tutte le altre stazioni; e l'averle estese anche a Roma non significa altro che aver giustamente compresa questa stazione nel regime comune a tutte le altre.

Nulla quindi di restrittivo, nulla di speciale per Roma, come vorrebbero lasciar credere alcuni giornali.

Bisogna essere stati presenti una sol volta alla partenza di un treno dalla stazione di Roma per persuadersi della assoluta necessità in cui la Mediterranea si trovava di mettere un po' di regola alle cose.

Colà il disordine era all'ordine del giorno, il servizio ne soffriva e con esso ne soffriva il pubblico che paga e che ha diritto ad essere ben servito, tantochè ha dovuto occuparsene un tantino anche l'autorità.

Notisi che a Roma sono frequentissimi gli arrivi e le partenze di personaggi importanti.

Ora, l'eccezionale affluenza del pubblico, colà tratto per la massima parte dall'abitudine e dalla curiosità, evidentemente imbarazzava il servizio.

Il passaggio abusivo di tanta gente rendeva nullo il controllo dei viaggiatori, e quella parte d'essi, che attendeva nelle sale d'aspetto l'ora della partenza dei treni, aveva la poco gradita sorpresa di trovare già occupati i posti migliori da coloro che, cogniti dell'abuso, erano passati precedentemente dalla porta di servizio.

Del resto sono gli stessi giornali che combattono quelle che chiamano soperchierie, che narrano le amene storielle dei sette amici i quali accompagnano l'ottavo che parte e riempiono e tengono occupato un intero compartimento fino all'istante della partenza, scendendo allora e lasciando nella agognata solitudine il partente.

Questi a noi sembrano abusi belli e buoni per non dire anche peggio.

Gli attacchi personali poi al funzionario da cui dipende la stazione di Roma, il cav. Malvolti, sono quel che si può dire di meno giustificato, essendo noto anche a chi non s'intende d'amministrazione che le disposizioni d'un certa importanza vengono prese da chi sta al sommo della gerarchia. Possiamo quindi ritenere come certo, nel caso presente, che il cav. Malvolti eseguì ordini precisi avuti dai suoi superiori immediati, i quali alla loro volta li ebbero dalla Direzione Generale della Mediterranea.

L'attaccare quindi un egregio funzionario perchè coscienziosamente compie quanto gli viene ordinato, è assolutamente fuori d'ogni sana ragione.

><

Il 27 corr. si riunirà a Bruxelles la Commissione internazionale del Congresso ferroviario per l'approvazione del programma definitivo della 2ª Sessione del Congresso stesso che si aprirà a Milano il 17 settembre prossimo. I delegati italiani per tale Commissione sono gli onorevoli Brioschi e Peruzzi ed i signori comm. Massa e Ratti per la Mediterranea e Borgnini per l'Adriatica. Informeremo i nostri lettori delle decisioni prese in detta riunione.

A segretari principali della 1ª e della 4ª Sezione del Congresso vennero nominati i signori avv. cav. Carlo Valenziani, Capo degli uffici di rappresentanza della Rete Mediterranea, e il cav. ing. Barsanti capo divisione del servizio tecnico dell'Adriatica.

><

La Società delle Strade ferrate della Sicilia ha trasmesso al R. Ispettorato generale il progetto definitivo del tronco Sciacca-Cavaretto facente parte della linea Castelvetrano-Porto Empedocle, redatto dalla Società per incarico avutone dal Ministero dei lavori pubblici.

Il detto tronco misura chilometri effettivi 13+406,23 ed il suo ammontare ascende a L. 10,576,736.49, corrispondente al costo medio chilometrico di lire 788,940, ivi compreso il materiale rotabile e d'esercizio per lire 160,874.76 ed il 10 0|0 di aumento per imprevisti.

><

Sappiamo che l'Associazione dell'Industria e del Commercio delle Sete in Italia, con sede in Milano, ha presentata al Consiglio delle tariffe delle Strade ferrate una sua memoria colla quale insiste vivamente perchè pei bozzoli vivi sia accordata la riduzione di tariffa a base differenziale in ragione dei percorsi, nella misura già da essa domandata, mantenute le condizioni di consegna, spedizione e resa, e le garanzie di respon-

sabilità portate dalla tariffa generale, e perchè sia accordato il rimborso di una parte della spesa di trasporto dei cestoni vuoti.

><

Allo scopo di avvantaggiare di qualche giorno l'apertura all'esercizio del tronco Correggio-Carpi, della ferrovia Reggio-Guastalla-Carpi, la Deputazione provinciale di Reggio dell'Emilia si è rivolta al R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate perchè venga senza indugio effettuata la relativa visita di ricognizione.

Manca tuttora l'allacciamento della nuova linea con la stazione di Carpi, della ferrovia Modena-Mantova; ma oltrechè questo può venire eseguito in pochi giorni, l'esercizio, comunque limitato, potrebbe essere aperto con qualche ripiego di carattere provvisorio.

><

La Commissione per la ricognizione, consegna e valutazione del materiale rotabile e d'esercizio della Rete Sicula ha consegnato il giorno 14 agosto corr. alle parti interessate, la relazione concernente il materiale rotabile, coi suoi rispettivi allegati. — La Commissione stessa ritiene che potrà alla fine del corrente anno consegnare anche il lavoro del materiale di esercizio, completando così il mandato ad essa affidato.

><

Sappiamo che la Commissione per la consegna delle linee componenti la Rete Adriatica ha oramai terminata la visita di tutte le linee e tronchi di linea facenti parte della Rete stessa. Ora la Commissione predetta fa procedere con alacrità il lavoro d'ufficio per la definitiva compilazione dei quadri di constatazione.

><

Siamo informati che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto al R. Ispettorato generale opportune proposte onde rimediare all'inconveniente dei ritardi che subiscono i bagagli in transito dalla Francia per Brindisi in dipendenza dalle visite doganali.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha comunicato al R. Ispettorato Generale le bozze delle tariffe locali a responsabilità limitata, giusta l'articolo 416 del Codice di Commercio, con le relative condizioni di applicazione.

Le tariffe medesime sono quelle previste dall'articolo 16 del contratto di esercizio e dovranno surrogare quelle vigenti all'epoca della stipulazione del contratto medesimo.

><

Visto l'esito negativo della gara tenutasi per l'impianto di una officina di riparazione alle locomotive e la sistemazione dei binari in stazione di Civitavecchia, il R. Ispettorato generale autorizzò la Società Mediterranea ad affidare, a trattative private, il lavoro alla Ditta Lorenzo Tambellini di Pisa.

><

L'Ispettorato stesso ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Pasquale Faucitano l'appalto della fornitura e posa in opera del pietrisco pel completamento della massicciata sul tronco Roccasecca-Arce, col ribasso del 10 per cento sui prezzi di tariffa.

><

Il giorno 15 andante la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha indetto la gara per l'appalto dei lavori di costruzione di muretti a monte e a valle della stazione di Villa S. Giovanni. Questi lavori sono per conto del R. Governo e importano L. 17,600 circa. Le offerte devono pervenire alla Direzione generale non più tardi delle ore 10 ant. del 31 corrente.

><

Ci informano da Piacenza che quella Camera di Commercio ed Arti ha rinnovati vivissimi reclami al Ministero dei lavori pubblici per il ritardo che si frappone alla costruzione del ponte sul torrente Trebbia lungo la linea Alessandria-Piacenza per uso esclusivo della strada ferrata, ed ha instato perchè al più presto possibile siano iniziati i relativi lavori.

><

Ci scrivono da Como che tutte le Imprese costruttrici della linea Lecco-Como hanno dato un considerevole sviluppo ai lavori da esse assunti e specialmente alle opere murarie e di galleria; per cui si ha ragione di credere che qualora esse continuino ad usare anche in avvenire della stessa attività, la intera linea potrà venir aperta all'esercizio nel settembre del 1888 come è stabilito dai contratti di appalto. — La situazione sommaria dei lavori, ai primi del corrente mese, era la seguente:

Opere d'arte. — Sono progettati n. 163 manufatti: di questi non ne restano da incominciare che soli 49. Le due opere maggiori, cioè il ponte sull'Adda ed il viadotto attraverso il Lambro saranno ultimati nel mese di settembre p. v.

Gallerie. — Le gallerie sono in numero di 9, e tutte attaccate dai due imbocchi. — La loro lunghezza totale è di metri 3,250, ed al 1° agosto corrente, la loro situazione era la seguente:

Scavo di avanzata . .	metri	1600.60
» in calotta . .	»	2090.95
Muratura in calotta .	»	2344.75
» dei piedritti .	»	5417.20

Case cantoniere. — Di case cantoniere se ne devono costruire 40 — di queste n. 11 sono ancora da incominciare; le altre 29, sono in parte già costruite ed in parte in costruzione.

Stazioni e fermate. — Tutti i fabbricati delle stazioni e fermate sono fuori fondazioni ed i relativi lavori procedono attivamente.

Il numero medio giornaliero degli operai presenti sui cantieri raggiunge i 2,300.

><

Ieri (19) si riunì il Comitato delle Strade ferrate del Mediterraneo.

Udita dal Direttore generale la relazione sull'andamento, sempre assai favorevole, degli introiti, nonchè sulle pratiche in corso per ottenere dal Governo il rimborso dei crediti sociali, il Comitato passò al disbrigo degli affari correnti.

Approvò la spesa di L. 3309.60 incontrata per miglioramenti alla illuminazione elettrica nella Stazione Centrale di Milano.

Presc conoscenza del progetto d'appalto, che verrà trasmesso all'approvazione del Governo, per la posa dell'armamento e meccanismi fissi, inghiaiamento e

massicciata dei piazzali della Stazione di Trastevere a Roma, nonchè dei piazzali esterni e delle rampe d'accesso, per un importo di circa L. 300,000.

Accordò varie autorizzazioni a procedere giudizialmente, e approvò infine molti contratti e disposizioni relative al personale.

Fra i contratti approvati notiamo i seguenti:

Colla Ditta A. Salin e C. di Dammarie per fornitura di una gru da pesi fissa della portata di 20 tonnellate;

Colla Ditta Seveso e Rampoldi di Cermenate per fornitura di attrezzi speciali di legno per carico e scarico;

Colla Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona per fornitura di Kg. 198,600 di ferro piatto e tondo in barre;

Colla Ditta De Luca Pietro e Comp. di Torino per fornitura di pelli e cuoi diversi;

Colle Forges de Valbenoit (Aubry e Chateauneuf) di St. Etienne per fornitura di N. 58 incudini di ferro acciaiato.

Colla Ditta Salvatore Simoni di Brindisi per fornitura di Kg. 336,000 d'olio d'uliva, da consegnarsi in vari magazzeni;

Colla Ditta Onorato Varisco di Milano per fornitura di N. 100 garette grandi per guardiani;

Colla Ditta Armando Raggio di Genova per fornitura di 3000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle da consegnarsi su vagone nell'officina del fornitore a Brindisi;

Colla Ditta De Albertis Pietro di Milano per fornitura di Mq. 14,000 di lastre di vetro semidoppie;

Colla Ditta Raggio Ratto e Tassara, in liquidazione, di Genova per fornitura di 4000 molle di sospensione a balestra per carri, e 6000 molle di trazione e repulsione a spira tipo *b;*

Colla Ditta Bianchi Teodoro di Torino per fornitura di Kg. 900 di gomma arabica in grani, Kg. 1500 di sale in soda, Kg. 2000 di spirito di vino e Kg. 1000 di tripolo in pezzi;

Colla Ditta Montanari Antonio di Milano per fornitura di Kg. 16,000 di stoppa di canape;

Colla Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech di Savona per fornitura di Kg. 28,000 di lamiere di ferro;

Colla Ditta Ansaldi Michele di Torino per fornitura di 50 binde a carrello mobile per locomotive;

Colla Ditta Rauso Giosuè di Santa Maria Capua Vetere per fornitura di N. 40 garette piccole per guardiani;

Colla *Société Internationale d'éclairage par le gaz d'huile* di Parigi per fornitura di apparecchi per l'illuminazione a gaz, sistema Pintsch, e loro montatura su otto vetture miste;

Colla Ditta Oliva e Corsi di Milano per fornitura di di Kg. 800,000 di olio purificato di ravizzone o di colza per illuminazione.

><

Con Decreto Ministeriale dell'11 corr., è stato approvato il progetto della Società esercente la rete Mediterranea per la costruzione di nuovi locali e l'ampliamento degli attuali nel deposito locomotive di Salerno, ed autorizzata la spesa all'uopo occorrente, presunta in L. 93,400.

><

Con altro Decreto pari data fu autorizzata, a carico della cassa per gli aumenti patrimoniali, la fornitura di 2000 assi montati pel secondo migliaio di carri da merce acquistati per la rete suddetta, importanti una spesa di L. 797,049.

><

Venne parimente approvata la spesa di L. 10,800 per l'impianto di una gru da pesi, di una bilancia a ponte da 30 tonn., e di una sagoma limite nella stazione di Villafranca Piemonte (linea Airasca-Cavallermaggiore).

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato Generale alla Società Mediterranea:

L. 321 per l'applicazione di scaricatori Siemens agli imbocchi di parecchie gallerie lungo il tratto di linea fra Eboli e Potenza;

L. 1190 per l'acquisto del binario di proprietà della Ditta Mongenet e figli esistente in stazione di Ivrea:

L. 2000 per la costruzione di 14 lucernari in tegole di vetro sopra la sala di torneria nello Stabilimento di Pietrarsa;

L. 580 per la costruzione di 12 armadi infissi ad uso del personale viaggiante in stazione di Torino Porta Nuova;

L. 660 per un soffitto nel camerone dei motori dell'Officina dell'elettricità nella stazione stessa;

L. 23,000 per l'ampliamento e riforma del magazzino merci P. V., n. 6 allo Scalo di Porta Garibaldi in Milano;

L. 22,200 per l'impianto di una condotta d'acqua per un nuovo rifornitore in stazione di Civitavecchia;

L. 3,100 per una nuova condotta d'acqua in tubi di ghisa alla colonna idraulica, in stazione di Cuneo, da sostituirsi all'attuale;

L. 34,200 per l'impianto in stazione di Potenza di una piattaforma di metri 15 di diametro;

L. 1050 per l'applicazione di suoneria elettrica ai dischi girevoli a distanza delle stazioni di Torre Pellice, Bibiana e Bricherasio;

L. 2000 per riparazioni alla tettoia del magazzeno merci di S. Giovanni a Teduccio (linea Napoli-Eboli);

L. 5,650 per lavori destinati ad assicurare l'armamento dei ponti in ferro sui torrenti Nervia, Convento S. Martino e Vallecrosia della linea Genova-Ventimiglia;

L. 2,490 per la parziale ricostruzione della spalla del sottovia alla progressiva 21,027 della linea Trofarello-Chieri;

L. 470 per l'impianto di chiusure a due passi a livello presso Sestri-Levante.

><

L'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo anche a nome di quelle delle ferrovie dell'Adriatico, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici, il verbale delle conferenze tenutesi fra i Rappresentanti delle due Società allo scopo di concretare definitivamente le norme relative alla disinfezione ordinaria dei carri che hanno servito al trasporto di bestiame.

Le due predette Amministrazioni avrebbero a questo riguardo concertato apposito ordine di servizio da emanarsi alle stazioni, dal quale risulterebbe che esse avrebbero tenuto conto delle raccomandazioni del

Consiglio delle tariffe, ammettendo cioè la disinfezione anche nei casi di trasporto di animali da cortile in genere.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo anche a nome di quelle dell'Adriatico e della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa una nuova dizione della condizione terza da sostituirsi a quella attuale inserta nella tariffa locale 601 P. V. in servizio interno e cumulativo italiano, ed alla corrispondente N. 2 della tariffa locale interna N. 202 delle Ferrovie Sicule.

Con la nuova dizione viene dichiarato che la tariffa locale medesima è applicabile esclusivamente ai trasporti delle fabbriche nazionali e che la lettera di porto, oltre al nome a stampa del produttore dovrà portare l'impronta di un timbro ad umido indicante il nome e la località dove è situato lo stabilimento che effettua il trasporto. Le Amministrazioni ferroviarie si riservano però il diritto di accertarsi, come meglio crederanno opportuno, circa la vera provenienza della merce.

><

La Società delle Strade ferrate dell'Adriatico ha trasmesso al R. Ispettorato generale la bozza definitiva della tariffa diretta italo-austro-ungarica, nella quale furono introdotte le modificazioni desiderate dall'Ispettorato medesimo.

La tariffa preaccennata essendo pronta in tutte le sue parti potrebbe probabilmente andare in vigore col 15 settembre p. v. quando sollecitamente ne segua l'approvazione governativa, ed alla medesima potrebbero far seguito le altre tariffe internazionali, il cui bisogno si fa vivamente sentire.

><

Il Consiglio di Stato ha con avvertenze ritenute ammissibili le basi proposte per transigere le vertenze coll'Impresa Petit in ordine alla liquidazione dei lavori di costruzione dei due tronchi Campofranco-Caldare e Caldare-Girgenti, della ferrovia Palermo-Porto Empedocle.

Il Consiglio medesimo ha opinato che con avvertenze possa approvarsi un progetto compilato dalla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo per l'ampliamento della stazione di Sicignano lungo la ferrovia Eboli-Reggio, riconosciuto necessario in seguito all'apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Sicignano-Sala Consilina. Il progetto importa una spesa complessiva di L. 78,600, comprese L. 6,822.85 per imprevisti.

><

Il Consiglio stesso ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possano approvarsi i seguenti progetti:

1. Progetto presentato dalla Società delle strade ferrate dell'Adriatico per la costruzione di n. 14 case cantoniere doppie lungo la linea Bologna-Rimini, con una spesa di lire 78,000;

2. Progetto dei lavori occorrenti pell'ampliamento della stazione di Acquaviva-Platani, lungo la ferrovia Palermo-Porto Empedocle, presentato dalla Società delle ferrovia Sicule;

3. Progetto presentato dalla Società Mediterranea per la deviazione del torrente Melissa e per la costruzione sul medesimo di un ponte in muratura lungo la linea Taranto-Reggio, con una spesa di L. 43,400;

4. Progetto presentato dalla Società Mediterranea per la costruzione di latrine nella stazione di Acerra, lungo la linea Roma-Napoli;

5. Progetto dei lavori di costruzione di una nuova stazione a San Salvatore Montecarlo lungo la ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa.

><

La Società delle Strade ferrate dell'Adriatico, anche a nome di quella del Mediterraneo ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici l'autorizzazione di applicare, a partire dal 1° settembre e fino a tutto il 15 novembre del corrente anno, la tariffa speciale temporanea, già in vigore lo scorso anno, per il trasporto delle uve e del mosto. Molti speditori hanno fatto a questo scopo domanda all'Amministrazione ferroviaria la quale, in vista degli ottimi risultati ottenuti nello scorso anno, avrebbe deciso di rinnovare l'esperimento anche nella prossima campagna, riattivando la tariffa precitata agli stessi prezzi e condizioni già precedentemente fissati.

><

L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle due sponde del fiume Tevere, dal Mattatoio al Ponte Elio in Roma, di cui già abbiamo tenuto parola nei n. 30 e 33 del *Monitore*, e consistenti:

a) in sinistra, nello sterramento della sponda, costruzione del muraglione di spallatura, stradone di Lungo Tevere e sottoposto Collettore fra l'angolo a monte del Mattatoio e l'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per una lunghezza di metri 1535, misurata lungo il ciglio del muraglione;

b) in destra, nel ritaglio della sponda, costruzione di muraglione e Lungo-Tevere come sopra, dalla spalla del Ponte Margherita all'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per un'estesa di metri 1200.90 misurata lungo il ciglio del muraglione;

venne deliberato per la presunta somma di lire 8,053,611.09, dietro l'ottenuto ribasso di lire 27,27 per cento su quella di stima.

Il termine utile (fatali) per rassegnare offerte in diminuzione della detta presunta somma di deliberamento, le quali non potranno essere inferiori del ventesimo, scade col mezzogiorno del 3 settembre p. v.

Tali offerte saranno ricevute dalla Direzione generale delle opere idrauliche presso il Ministero dei lavori pubblici, ma, ove più d'una ne fosse presentata, sarà preferita la migliore, e, se uguali, quella rassegnata prima.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo — La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato all'approvazione governativa il progetto e preventivo, relativi al rifacimento in acciaio di metri 17,923 di binario in ferro modello L, e di 2 deviatoi del modello 2, fra le progressive 8,560 e 26,638 della linea da Novara a Gozzano. La spesa occorrente per il rifacimento ammonta a lire 439,000.

— La stessa Società, per urgenti ragioni igieniche, ha disposto che, sempre quando le esigenze del servizio lo permettano sulle linee del 2° compartimento, le spedizioni a grande velocità di ghiaccio e neve si possano effettuare coi treni diretti in base alla tariffa speciale N. 6 G. V. con applicazione, ben inteso, del 50 0[0 di aumento sui prezzi della tariffa applicata.

— La Direzione medesima ha chiesto l'approvazione governativa di tre preventivi del complessivo importo di L. 240,990, occorrenti per munire di piastre di fondo tutti i traversi che ne sono sprovvisti, da ricambiare nel periodo dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1888, lungo le linee della rete Mediterranea.

— Essa ha pure presentato all'approvazione governativa i seguenti preventivi:

Spesa di L. 4100, per l'esecuzione di vari provvedimenti atti a portare la stazione di Savona-Letimbro in grado di soddisfare alle sempre crescenti esigenze del servizio.

Spesa di L. 13,000 occorrenti per la ricostruzione di telai nel fabbricato viaggiatori della stazione di Avellino.

Ferrovie dell'Adriatico — La Direzione Generale della rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici, per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

Consolidamento della costa a valle della ferrovia fra i chilometri 160+160 e 160+380 della linea Aquila-Rieti, L. 40,000.

Risanamento e completamento della massicciata dell'armamento nella stazione di Poiana — L. 13,700.

Vagliatura e completamento della massicciata nei binari della stazione di S. Bonifacio — L. 19,600.

Costruzione di un muro di sostegno della falda in frana a valle della ferrovia fra i Km. 62+213 e 62+214 della linea Udine-Pontebba — L. 21,000.

Aggiunta di binari nello scalo merci P. V. della Stazione di Bologna — L. 23,000.

Impianto di una gru di sollevamento nella stazione di Crema — L. 6,100.

Impianto di 6 serbatoi per olio e petrolio e di una stadera della portata di 2 tonnellate, nei magazzini dell'esercizio situati nella stazione di Firenze Porta al prato — L. 6,500.

Costruzione di parapetti nei ponti e nei muri di sostegno della linea Foligno-Falconara — L. 22,800.

Impianto del servizio merci a P. V. nella stazione di Paese Postioma — L. 9,800.

Aggiunta di piastre di appoggio all'armamento fra le stazioni di Pasian Schiavonesco e Conegliano della linea Mestre-Cormons — L. 60,400.

Ampliamento del Servizio Merci nella stazione di Ripalto — L. 68,000.

Rifacimento in acciaio di Km. 8+054 di binario attualmente armato in ferro sul tronco Ponte di Brenta-Poiana della linea Peschiera-Venezia. — L. 215,000.

Impianto di un binario pel servizio delle merci in stazione di Rolo-Novi. — L. 16,500.

— La Direzione Generale suddetta ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato generale il progetto dei lavori da eseguirsi a cura della Società medesima per rendere possibile l'innesto nella stazione di Carpi (linea Modena-Mantova) della nuova linea Reggio-Carpi.

Ferrovie della Sicilia — La Direzione generale delle Ferrovie Sicule ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato generale, il progetto per il consolidamento del rilevato al km. 146,200 della ferrovia Catania. — Spesa L. 6,750.

Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini. — L'appalto per la fornitura dei materiali speciali per n. 22 scambi semplici e 3 intersezioni occorrenti per l'armamento delle stazioni della linea Lavezzola-Lugo (Ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini) fu definitivamente aggiudicato al sig. Ing. Cav. Cesare Cassis domiciliato a Padova per la somma di lire 36,867.46.

— Ad un'ora pom. del giorno 5 settembre p. v., presso la R. Prefettura di Ravenna si addiverrà all'incanto per l'appalto e con deliberamento definitivo, della fornitura dei materiali metallici speciali per n. 28 scambi semplici e crociamenti relativi, con cuore capovolgibile in acciaio fuso, tang. 0,10 del 1° tipo economico, e di n. 3 intersezioni ad angolo retto col binario trasversale rialzato e senza inclinazione delle rotaie, il tutto occorrente per l'armamento delle Stazioni dei tronchi Bastia-Alfonsine e Alfonsine-Ravenna della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, per la presunta somma di L. 45,485 salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. Il termine utile per effettuare la consegna dei materiali è stabilito a mesi tre. La cauzione provvisoria è fissata in L. 2,300, e quella definitiva in L. 4,600.

Ferrovia Lecco-Colico. — La Deputazione provinciale di Bergamo ha vivamente interessato il Ministero dei Lavori pubblici a disporre perchè il progetto primitivo della ferrovia da Lecco a Colico venga definitivamente approvato al più presto possibile; e per la costruzione della linea medesima sia costituita una conveniente posizione nel disegno di legge ferroviario che sarà presentato a novembre, disponendo che la linea sia compresa fra quelle di speciale importanza da concedersi alla Società delle strade ferrate dell'Adriatico.

Ferrovia Lecco Como. — Il Consiglio di Stato ha deliberato che si possa approvare il progetto presentato dalla Società esercente la Rete Adriatica per l'appalto della fornitura delle ferramenta pei fabbricati posti lungo il secondo e terzo tronco della ferrovia Lecco-Como.

Ferrovia Bologna-Portomaggiore. — Il giorno 16 del corrente mese venne aperto all'esercizio, pel solo servizio dei viaggiatori bagagli e cani, il tronco Budrio-Molinella della linea Bologna-San Vitale-Portomaggiore. Colla stessa data venne modificato l'orario dei treni pel tronco già in esercizio Bologna-San Vitale-Medicina. La linea è egregiamente riuscita. I lavori sono importanti.

Fra breve avrà luogo l'apertura del terzo ed ultimo tratto fino a Porto Maggiore, essendosi già varato l'importante ponte sul Reno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Il ministero dei lavori pubblici ha nominato l'ingegnere comm. Cadolini e l'ing. comm. Carpi delegati del governo italiano per prender parte, insieme coi delegati del governo svizzero, alla conferenza preliminare che fu proposta dallo stesso governo federale in ordine alla ferrovia del Sempione, per esaminare sopra luogo i piani e progetti a tale scopo elaborati. I delegati italiani, nell'entrante settimana, s'incontreranno a Domodossola coi delegati svizzeri. Rappresenteranno la Società ferroviaria della Svizzera occidentale alla conferenza di Domodossola il direttore della Società sig. Colombe, l'ingegnere-capo Meyer ed il colonnello Dumur.

Ferrovie Portoghesi. — Il 10 settembre prossimo si riuniranno a Lisbona, in assemblea straordinaria, gli azionisti della Compagnia delle ferrovie portoghesi per discutere una importante questione.

Si tratta di aumentare il capitale sociale, rappresentato ora da 70,000 azioni, creando altre 30,000 nuove azioni che sarebbero offerte ai detentori dei titoli vecchi in condizioni molto favorevoli.

Emesse alla pari di L. 500, le nuove azioni non sarebbero pagate che L. 400 ciascuna. Il detentore di 7 vecchie azioni che sborsasse L. 300 verrebbe ad avere 10 azioni della Compagnia. Di cui 7 con decorrenza d'interessi dal 1° gennaio 1887, e 3 con decorrenza dal 1° gennaio 1888.

Ferrovie Turche — Un *iradè* del Sultano, in data 7 corr., relativo alle ferrovie della Turchia Asiatica è stato promulgato a favore del sindacato anglo-tedesco rappresentato dai sigg. Alt e Seefelder.

Ferrovie Tedesche — Per istruire i loro reggimenti di ferrovieri i tedeschi più non s'accontentano di far loro eseguire costose manovre di costruzione di tronchi già fin da prima votati alla distruzione, ma li applicano alla costruzione di vere linee ferroviarie atte al pubblico servizio.

Il ministero della guerra di Berlino ha infatti deciso che la ferrovia Wismar-Carow sarà costrutta dai soldati ferrovieri.

L'impresario costruttore della linea, certo Lenz, ha conchiuso un contratto col colonnello comandante i ferrovieri, secondo il quale i soldati eseguiranno i lavori al prezzo stesso degli operai civili. I lavori sono cominciati fin dal luglio scorso e saranno terminati nell'autunno: essi sono eseguiti da tre distaccamenti, forte ciascuno di 100 uomini, sotto la direzione dei rispettivi ufficiali.

Se questa prova darà buoni risultati, il governo tedesco intende ripeterla su più vasta scala.

Notizie Diverse

Servizio internazionale — Di questi giorni a Eisenach, nella Turingia, si tenne una conferenza alla quale intervennero i delegati della lega russo tedesca, e della lega russo-tedesca-belga-francese allo scopo di concretare nuove basi pei rispettivi servizi.

Dalla lega russo-tedesca si stabilirono radicali provvedimenti per le tariffe dirette fra la Russia e la Germania, e dalla lega franco-belga-tedesca-russa furono concretate nuove basi per le tariffe riguardanti i trasporti, di lino, canapa, lana, cotone, capecchio, stoppa e lavori in ferro ed in acciaio.

Servizio diretto italo-franco-inglese. — È stata pubblicata, in data 1° agosto, la seguente nuova tariffa per questo servizio, la quale sostituisce quella attualmente in vigore.

Viaggiatori — Tariffa intera: Prima classe L. 1,50 — Seconda classe 1,10 — Terza classe 0,80.

Mezza tariffa: Prima classe L. 0,75 — Seconda classe L. 0,55 — Terza classe L. 0,40.

Bagagli: — Fino a 5 chil. L. 0,40 — da 5 a 10 chil. 0,40 — da 10 a 20 chil. 0,40 — da 20 a 30 chil. 0,40 — da 30 a 40 chil. 0,40 — oltre 40 chilog. prezzo per 1000 applicabile di 10 in 10 chilogrammi 7,90.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Agosto 13	Agosto 20
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 756,50	764
» » Mediterranee	» 606	609
» » Sicule	» 590	595
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 400	400
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 546	546
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 304	304
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno	» 251	251
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 322	322
» » » 2ª emiss.	» 312	312
» » Centrale Toscana	» 531	529
» » Meridionali	» 325,50	326,25
» » Sarde, serie *A*	» 322	322
» » » serie *B*	» 318	318
» » » 1879	» 323	324
» » Pontebba	» 492	492
» » Nord-Milano	» 273	473
» » Meridionali Austriache	» 290	290

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione del Genio Militare di Torino. (24 agosto, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto pella costruzione di un Fabbricato per Scuderie per truppe a cavallo in Torino. Importo lire 40,000. Cauzione lire 4,000. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 45.

Municipio di Foggia. (24 agosto, ore 12 merid., definitivo). — Appalto per la costruzione di un edifizio per uso delle scuole elementari. Importo ridotto lire 335.160. (Vedi N. 28 del *Monitore*).

R. Albergo di Virtù (Torino) (25 agosto, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del fabbricato nuova sede dell'Istituto. Importo lire 301,906.20. (Vedi N. 28 e 32 del *Monitore*).

Direzione Territoriale del Genio Militare di Roma (25 agosto, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto per la esecuzione dei lavori occorrenti nel nuovo palazzo del Ministero della Guerra per la sistemazione ai locali della manica parallela a via Modena e delle aree interne (cortili n. 3, 4 e 5) ed esterne (vie private lungo due lati del fabbricato). Importo lire 40,000.00. Cauzione lire 4.000.

Comune di Baschi (Perugia) (30 agosto, ore 9 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del primo tronco della strada comunale obbligatoria denominata della Montagna, che dal piano delle Morruzze giunge fino al confine territoriale del comune di Todi. Importo lire 22,210.60. Cauzione provvisoria lire 2750. Fatali 20 settembre, ore 11 ant.

Comune di Perosa Argentina (31 agosto, ore 9 ant. definitivo). — Appalto dei lavori e provviste per la rinnovazione del selciato sulla strada nazionale, importo ridotto lire 10,222 (Vedi N. 29 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Bergamo (31 agosto, ore 2 pom. 1.a asta). — Appalto per la costruzione di un nuovo Manicomio in due lotti: 1° opere diverse a misura concernenti la costruzione di n. 6 corpi di fabbricati della sezione destra e di n. 8 corpi di fabbricato della sezione centrale posteriore, L. 470,000, cauzione lire 19,000; 2° opere diverse a misura concernenti la costruzione di n. 6 corpi di fabbricato della sezione di sinistra e di n. 6 corpi di fabbricato della sezione centrale anteriore. L. 570,000, cauz. L. 23,000. Offerte pure alla segreteria delle Deputazioni Provinciali di Milano, Brescia e Como.

Comune di Casacalenda (1° agosto, ore 10 ant. 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio scolastico, importo lire 66,978.98, cauz. provvisoria lire 5000. Deposito per spese 800; fatali 17 settembre, ore 10 ant.

R. Prefettura di Cagliari (3 settembre, ore 10 ant. 1.asta). — Appalto della manutenzione dei gavitelli, segnali ed imbarcazioni lungo il litorale della provincia di Cagliari pel periodo dal 1° gennaio 1888 al 30 giugno 1893. Importo annuo lire 11,000, cauz. provvisoria lire 3000, cauz. definitiva il decimo; fatali 20 settembre.

Comune di San Marzano Oliveto (Alessandria) (3 settembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un edificio scolastico. Importo lire 53,718.90, cauz. provvisoria lire 2500, cauz. def. lire 5000.

Municipio di Ponticelli (3 Settembre, ore 9 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto, in lotto unico, delle seguenti opere:

1. Costruzione di una via dalla Chiesa parrocchiale alla provinciale di Ottaiano.
2. Sistemazione della via S. Michele;
3. Sistemazione delle vie Chiesa, S. Rocco, S. Croce;
4. Ampliamento del Cimitero.

Importo lire 150.153.45. (Vedi N. 31 del *Monitore*).

Direzione d'Artiglieria della Fonderia di Genova (3 Settembre, ore 3 pom., unica e definitiva). — Appalto per la fornitura di Chil. 28,000 di rame in verghe sagomato. Importo L. 58,800. Cauzione lire 5,900. Consegna in 90 giorni.

Regia Prefettura di Genova (5 Settembre, ore 10 ant. definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di una tettoia metallica con piano caricatore sul ponte detto delle Mercanzie nel Porto di Genova. Importo ridotto lire 35,832.79, oltre a lire 3,400 a disposizione dell'amministrazione. (Vedi N. 29 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione di una Tettoia-Locomotive della Stazione di Napoli, per conto della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ancona. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti al prolungamento della scogliera del molo sud ed alla costruzione di un ponte sporgente e di un pennello in scogliera nel porto di Ancona fu aggiudicato alla ditta Sani e Gagliardi col ribasso del 20.89 0/0 su lire 803,000. (Vedi N. 30 del *Monitore*).

Direzione d'Artiglieria della Regia Fonderia di Genova. — L'appalto per la fornitura di Chilog. 15,800 di rame in verghe sagomato venne aggiudicato alla ditta Corradini e Mathieu (Napoli) per lire 25,459.01 (V. N. 30 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Messina. — L'appalto dei lavori di consolidamento della strada militare Noviziato-Montepiselli (Messina) fu aggiudicato al signor Vinci Giuseppe fu Francesco domiciliato a Messina per lire 35,984 (V. N. 31 del *Monitore*).

Direzione d'Artiglieria della Regia Fonderia di Genova. — L'appalto per la fornitura di Chilog. 8100 di rame in verghe fu aggiudicato al signor Santo Basso domiciliato a Genova per lire 13,255.89 (V. N. 29 del *Monitore*).

Municipio di Vicenza. — L'appalto per la manutenzione delle Strade a Schiavon fu aggiudicato al sig. Pigato Bartolo.

Direzione del Genio militare di Udine. — L'appalto per l'adattamento e costruzione di nuovi locali per sistemare ed ampliare i magazzini del Distretto militare di Udine fu aggiudicato al sig. D'Aronco Girolamo, via Grazano, 6, Udine, per lire 12,358.50.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico *dal* 1° *al* 10 *Agosto* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio Rete principale	4027	4006		
Chil. in esercizio » secondaria	527 4554	363 4369	185	—
Media in esercizio . .	4548	4364	184	—
Viaggiatori	1,481,196.38	1,454,255.62	26,940.76	—
Bagagli e Cani . . .	66,424.30	65,226 28	1,198.02	—
Merci a G. e P. V. accel.a	273,576.24	263,996.81	9,579.43	—
Merci a P. V. . . .	1,450,841.63	1,370,809.20	80,032.43	—
TOTALE .	3,272,038.55	3,154,287.91	117,750.64	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 10 *Agosto* 1887.

Viaggiatori	5,505,718.65	5,214,446 31	291,272.34	—
Bagagli e Cani . . .	245,686 61	235 737.73	9,948.88	—
Merci a G. e P. V. acc.a	1,160,517.46	1,069,297.17	91,220.29	—
Merci a P. V. . . .	6,128,836.19	5,765,549.87	363,286.32	—
TOTALE . .	13,040,758.91	12,285,031.08	755,727.83	—

Prodotto per chilometro.

della decade	718.50	721.97	—	3.47
riassuntivo	2,867.36	2,815.09	52.27	—

FERROVIE DIVERSE

PRODOTTI del mese di Giugno 1887.

		G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino-Rivoli . . .	Chil. 12	16,501.25	348.05	16,849.30
Torino-Lanzo . . .	» 32	38,193.20	8,618.39	46,811.59
Settimo-Rivarolo . . .	» 23	12,852.75	9,482.75	22,335.50
Santhià-Biella . . .	» 30	27,214.29	24,252.15	51,466.44
Fossano-Mondovì . . .	» 24	3,908.90	343.95	4,252.85
Sassi-Superga . . .	» 3	5,512.65	»	5,512.65
Basaluzzo-Frugarolo . . .		937.61	148.78	1,086.39
TOTALE . .		105,120.65	43,194.07	148,314.72

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Agosto* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 26
Viaggiatori.	6,122.25	13,835.95	1,159.60	18,743.85	1,377.10	3,231.45	1,178.05	5,686.10	8,185.80	1,440.40	580.00	1,943.65
Bagagli. G. V.	125.30	437.70	58.45	212.90	13.00	69.50	6.10	28.65	111.05	23.15	55.30	19.40
Merci G. V.	521.40	961.45	107.30	830.05	271.70	235.80	45.90	105.60	211.65	11.70	»	»
Id. P. V. A.	91.35	1,486.50	»	260.00	»	123.30	»	»	»	»	»	»
Id. P. V.	3,586.00	4,232.45	1,374.05	1,056.05	1,791.25	934.15	4,236.75	39.75	930.10	433.45	»	»
Totali . .	10,446.30	20,954.05	2,699.40	21,103.45	3,453.05	4,594.20	5,466.80	5,860.10	9,438.60	1,908.70	635.30	1,963.05

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

22ª Decade — Dal 1° al 10 agosto 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	1.161.951 66	49.281 03	297,065 99	1.143.933 16	28.712 10	2.680.976 94	3.980 00	673 61
1886	1.024.085 03	41,725 49	283.402 51	1.100.442 23	22.014 33	2.474,699 62	3.980 00	621 78
Differenze nel 1887	+ 137.866 63	+ 4 558 54	+ 13.663 45	+ 43,490 93	+ 6.697 77	+ 206.277 32	»	+ 51 83
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	21.002.541 02	1.025 636 69	6 324 226 23	26.302.000 33	755 885 21	55.410.319 48	3.980 00	13.922 19
1886	18.557,638 20	880.384 56	5.851.465 76	25.203 357 74	705.646 08	51.198.492 34	3 980 00	12.863 94
Differenze nel 1887	+ 2.444 902 82	+ 145,282 13	+ 472.760 47	+ 1.098.642 59	+ 50.239 13	+ 4.211.827 14	»	+ 1,058 25

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	44.306 75	896 50	4.369 50	49.285 45	1.004 90	99 863 10	804 00	124 21
1886	42.450 80	980 60	1.075 90	12.460 30	1.682 40	58 650 00	741 00	108 41
Differenze nel 1887	+ 1.855 95	— 84 10	+ 3.293 60	+ 36 825 15	— 677 50	+ 41.213 10	+ 63 00	+ 15 80
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	802.142 41	18.402 83	87.472 33	612.778 44	21 522 80	1 572.318 81	724 70	2 169 61
1886	472.735 59	8.837 48	33.656 84	287.823 17	15 086 45	748.139 53	471 69	1.586 08
Differenze nel 1887	+ 329.406 82	+ 9.565 35	+ 53.815 49	+ 424.955 27	+ 6.436 35	+ 824 179 28	+ 253 01	+ 583 53

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.506 00	2.790 70	— 284 70	46.225 00	45.211 90	+ 1.013 10
Merci	465 80	395 45	+ 70 35	15,321 77	11,072 90	+ 4.248 87
Introiti diversi	107 50	60 06	+ 47 44	2.482 00	721 61	+ 1.760 39
Totali	3 079 30	3 246 21	— 166 91	64,028 77	57,006 41	+ 7.022 36

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

3ª Decade — Dall' 21 al 31 luglio 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	67,642 62	1.158 73	19.998 36	93.704 42	1.669 32	184.173 45	606 00	303 92
1886	118.060 85	2.294 29	18.491 86	111.264 64	1.816 27	251.927 91	606 00	415 72
Differenze nel 1887	— 50.418 23	— 1.135 56	+ 1.506 50	— 17,560 22	— 146 95	— 67.754 46	»	— 111 80
				PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO				
1886-87	224.195 00	6.125 09	62.283 86	284.285 86	3 317 27	582 237 08	606 00	960 79
1885-86	342.965 07	6.959 05	19.769 68	275.863 32	5.414 05	680.971 17	606 00	1123 71
Differenze nel 1887	— 118.770 07	— 833 96	+ 12.514 18	+ 10.422 54	— 2.066 38	— 98.734 09	»	— 162 92

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	3.669 69	54 11	721 50	433 82	11 60	4.890 72	62 00	78 88
1886	4 183 20	41 55	155 16	152 08	31 30	4.563 29	31 00	147 20
Differenze nel 1887	— 513 51	+ 12 56	+ 566 34	+ 281 74	— 19 70	+ 327 43	+ 31 00	— 68 32
				PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO				
1886-87	11.277 77	174 01	2.492 44	4.139 02	32 10	18.115 36	62 00	292 18
1885-86	11.400 53	120 50	295 08	374 69	75 60	12.266 40	31 00	395 69
Differenze nel 1887	— 122 74	+ 53 51	+ 2.197 36	+ 3.764 33	— 43 50	+ 5.848 96	+ 31 00	— 103 51

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze*, N. 13.

ANNO XX Sabato, 27 Agosto 1887 NUM. 35

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Le maggiori Spese Ferroviarie

(Continuazione e fine)

Riporto . . L. 2,012,959.95

Per sopperire alle perdite già conosciute nell'esercizio degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili assunto e tenuto per conto del Governo dal dì 8 gennaio 1878 al 30 giugno 1885 si ritenne che potesse essere sufficiente la somma di 3,500,000 lire, perchè non erano ancora interamente compite le operazioni di stralcio.

Per altro da un conto presentato recentemente dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, che fu incaricata di procedere alla liquidazione di quella azienda, risulta che la perdita ascenderebbe a non meno di lire 4,290,000.

Salvo il risultato degli accertamenti che furono già ordinati per stabilire se il conto sia stato regolarmente compilato, conviene domandare fin d'ora, che la somma di cui col disegno di legge n. 97 si proponeva l'approvazione dello stanziamento al cap. 206 per lo scopo anzidetto venga accresciuta di altre L. 790,000.00

L. 2,802,959.95

Le maggiori somme, onde si è fin qui indicato il bisogno e che già ascendono complessivamente a L. 2,802,959.95, si riferiscono tutte a spese, per soddisfare le quali erano stati proposti provvedimenti nel disegno di legge n. 97; conviene ora occuparsi di altre che riguardano parimenti il servizio ferro-

Da riportarsi L. 2,802,959.95

Riporto L. 2,802,959.95

viario, ma delle quali non è stato finora fatto alcun cenno.

In adempimento di quanto prescrive l'articolo 2 della legge del 27 aprile 1885 n. 3048 (serie 3ª), veniva stanziato nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1885-86 la somma di lire 12,500,000 per provvedere alla spesa autorizzata con l'articolo 2 della legge del 2 luglio 1882, n. 873 (serie 3ª) riguardante l'acquisto dello stabilimento dei Granili e la retrocessione di quello di Pietrarsa, e per rimborsare le spese incontrate dalla Società Italiana per le Strade ferrate Meridionali per la linea da Castellammare a Cancello, ai termini dell'art. 4 della convenzione approvata con decreto reale del 1° ottobre 1883, n. 1658 (serie 3ª) ed alle spese per completare la costruzione della linea medesima.

Della somma di . . . L. 12,500,000.00
furono pagate per l'acquisto dello stabilimento dei Granili e per la retrocessione di quello di Pietrarsa . . L. 6,654,002.99
e in acconto delle spese incontrate per la costruzione della linea da Castellammare a Cancello L. 5.776,747.70
12,420,750.69

cosicchè non rimarrebbero più disponibili che . . . . L. 79,249.31

Da riportarsi L. 79,249.31 2,802,959.95

Riporto L. 79,249.31 2,802,959.95

Ma per saldare i conti della Società delle Strade ferrate Meridionali per lavori della linea da Castellammare a Cancello occorrendo altre . . . . L. 3,300,000.00
viene a risultare una deficienza di . . . . L. ——— 3,220,750.69
alla quale è urgente di provvedere chiedendo l'approvazione della somma bisognevole.

Nell'allegato *B* al contratto stipulato il 23 aprile 1884 con la Società delle ferrovie Meridionali per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate, costituenti la Rete Adriatica, che fu approvata dalla legge del 27 aprile 1885, n. 3048, non trovasi inscritta alla categoria n. 1: *continuazione e saldo di opere e provviste in conto capitale* alcuna somma per lavori alle linee già dell' Alta Italia e già Romane.

Quando fu fatta la consegna alla Società esercente di quelle linee si trovavano sulle medesime in corso lavori di compimento e di miglioramento regolarmente approvati, pei quali rimanevano da erogarsi per le linee già dell'Alta Italia . . L. 2,315,207.76
per le linee già Romane . » 477,533.71
e complessivamente L. ——— 2,792,741.47

Ma per sostenere questa spesa non trovandosi stanziati in bilancio i fondi necessari, perchè sono interamente esauriti quelli concessi per lavori in conto capitale, e non potendo esservi provveduto con quelli assegnati dall'art. 2 della legge del 27 aprile 1885 precitata, è indispensabile di ottenere l'approvazione della somma occorrente.

Infine per l'esercizio delle strade ferrate Calabro-Sicule non essendo stati sufficienti i fondi inscritti nei bilanci del 1884-85 e 1885-86 si dovette già domandare l'approvazione coi disegni di legge riguardanti le maggiori spese per l'esercizio finanziario del 1884 85 di . . . . . . L. 4,400,000.00
e per l'esercizio finanziario del 1885-86 di . . . . . . L. 1,645,128.06

ma nemmeno questa somma di L. 6,045,128.06 è sufficiente per saldare i conti con la Società esercente quelle linee, poichè nei medesimi non erano state finora comprese partite illiquide per pretesi compensi e per maggiori lavori, eseguiti da imprese e per liti pendenti con terzi per titoli varii riferibili tutti all'esercizio, e la maggior somma che nella liquidazione di siffatte partite si presume debba restare a carico dello Stato sarebbe di lire 660,000.

Nè per saldare i conti anzidetti è questo

Da riportarsi L. 8,816,452.21

Riporto L. 8,816,452.21

l'ultimo fondo del quale debba chiedersi la approvazione, imperocchè sulla somma di lire 6,045,128.06 che riguarda tutta spese effettivamente soddisfatte innanzi al 1° luglio 1885, decorre da quel giorno l'interesse.

Ora, se il debito che lo Stato ha verso la Società Italiana delle Strade ferrate Meridionali per la ragione anzidetta potesse essere saldato il 30 giugno 1887, la somma dovuta per gli interessi non sarebbe certo inferiore a . . . . L. 604,512.80
che aggiunte alle . . . » 660,000.00
dànno un totale di . . . L. ——— 1,264,512.80
delle quali è pur necessario di chiedere l'approvazione.

Totale L. 10,080,965.01

A questa somma di . . . . . . L. 10,080,965.01
aggiungendo quella esposta nel ripetuto disegno di legge n. 97 in . . . . . L. 90,766,611.57

risultano in complesso . . . . . . » 100,847,576.58

Ma siccome per arrotondamento di cifra si è portata da L. 2,000,000 a L. 2,002,432.52 la somma a calcolo per spese eventuali inclusa nella tabella annessa al disegno predetto, colla differenza di . . . . . L. 2,423.42

perciò la somma che ora si chiede ascende a » 100,850,000.00

Tale somma va ripartita fra i capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1886-87, in aumento ai residui del 1885-86 e retro, descritti nella nuova tabella che si unisce in sostituzione di quella annessa all'art. 1° del detto disegno di legge (1).

Nella relazione al disegno di legge n. 97 il Ministero stimò suo debito indicare pure il modo di sopperire alla spesa di circa 90 milioni portata dal disegno stesso, dimostrando cioè che tale onere poteva essere sopportato esclusivamente dal conto del Tesoro; ove però, in seguito ai nuovi aggravi applicati al bilancio per le mutate condizioni politiche, non essendo altrimenti possibile provvedere nel proposto modo alla sistemazione della passata gestione governativa delle ferrovie, viene la necessità di escogitare all'uopo qualche altro mezzo.

Avuto pertanto riguardo che le spese medesime dipendono in massima parte da lavori in conto capitale, si ritiene opportuno provvedervi mediante emissione di obbligazioni ferroviarie 3 per cento, secondo il sistema proposto per altre spese consimili.

Al qual effetto si aggiunge un nuovo articolo (n. 2) al disegno di legge predetto, col quale chiedesi al Parlamento l'autorizzazione di emettere le occorrenti obbligazioni.

In conseguenza delle cose suesposte si rende necessario proporre al disegno di legge 23 novembre 1886 un emendamento.

(1) La tabella è annessa al progetto di legge.

SOCIETA' ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI
Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione letta ed approvata nell'Assemblea Generale ordinaria del 15 Giugno* 1887.

(Continuazione vedi N. 31)

VI.

CONTENZIOSO.

Nel render conto del movimento delle cause nell'anno 1886 crediamo opportuno di distinguere le categorie nel modo che appresso:

Cessata gestione delle Calabro-Sicule. — Nessuna nuova causa venne introdotta nel 1886. Di quelle pendenti anteriormente ne furono transatte N. 4, ne andarono in perenzione N. 1, ne passarono al Governo per la continuazione delle trattative N. 2, sicchè ne restarono pendenti N. 11.

Cause anteriori all'assunzione dell'esercizio della rete Adriatica. — Di queste più antiche vertenze ne furono vinte N. 5, transatte N. 9, abbandonate 2, perdute 3. Restano pendenti N. 41, delle quali N. 12 relative al trasporto di merci, N. 10 questioni di proprietà e N. 19 diverse.

La questione relativa alla costruzione del tronco Eboli-Contursi accennata nel precedente nostro rapporto venne definitivamente sistemata mediante opportuna transazione ora tradotta in atto, siccome del pari vennero in parte sistemate alcune delle questioni che formavano oggetto della lite contro l'Impresa Genazzini, rimanendo insoluta e sottoposta alla decisione dei Tribunali ordinari la sola quistione più importante riflettente i pretesi danni arrecati all'Impresa dal brigantaggio.

Quanto infine alla vecchia vertenza relativa al Ponte sul Po, di cui pure è parola nel precedente rapporto, si sono riprese col R. Governo le trattative per la definizione, evitando possibilmente la ripresa degli atti legali per la liquidazione delle maggiori spese dovute alla Società.

Esercizio della rete Adriatica. — Cause introdotte nel l'anno 1886 N. 104; aggiungendovi quelle rimaste pendenti al 31 Dicembre 1885 esse salgono a 125.

Di queste, N. 88 si riferiscono al trasporto di merci, 17 a questioni di proprietà, ed altre 20 a quistioni diverse.

VII.

MODIFICAZIONE DEL REGOLAMENTO DELLA CASSA PENSIONI.

Gli studi sulle condizioni finanziarie della Cassa Pensioni delle ferrovie Meridionali, eseguiti dal Comitato che amministra quel sodalizio, avendo dimostrato la necessità di portare al 4 $^1/_2$ per cento la ritenuta sullo stipendio fisso dei compartecipanti, come già fecero i Comitati delle Casse Pensioni del personale delle ferrovie ex Alta Italia e Romane, noi abbiamo approvato fin dal 24 febbraio ultimo scorso, salva la ratifica dell'Assemblea generale, la proposta che ci era stata presentata dal suddetto Comitato per tale aumento di ritenuta, colla condizione che lo assegno di quiescenza continuerà anche per l'avvenire ad essere liquidato sulla base della precedente trattenuta del 3 0[0 e del dodicesimo sugli aumenti di stipendio.

In coerenza a quella proposta essendo state introdotte nel Regolamento della Cassa Pensioni le necessarie modificazioni, quali risultano dall'Allegato N. 18, in cui è anche compresa quella derivante dall'art. 35 del Capitolato per l'esercizio della rete Adriatica, noi vi proponiamo di approvarle.

Crediamo infine opportuno di annunciarvi che speciali Commissioni, composte di funzionari delle Società interessate, stanno da qualche tempo attendendo agli studi pel riordinamento delle diverse Casse Pensioni e Soccorso a forma di quanto è previsto nel suddetto art. 35 del Capitolato. Quindi ci lusinghiamo di potere nella prossima Assemblea ordinaria sottoporre alle vostre deliberazioni delle proposte concrete per tale riordinamento.

VIII.

UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO.

Dall'esercizio della rete Adriatica durante l'anno 1886 si sono ottenuti i resultati che appresso.

I prodotti consistono delle seguenti partite:

Quota 62 $^1/_2$ per cento spettante alla Società sui prodotti lordi della rete principale in L. 89,414,469.41	L.	55,884,043.38
Metà dei prodotti lordi delle linee complementari dovuta dallo Stato a' termini dell'art. 73 del Capitolato.		
Prodotti complessivi L. $\frac{1,356,431.22}{2}$ . .	»	678,215.61
Maggior compenso dovuto dallo Stato a termini dell'articolo suindicato per l'esercizio delle linee complementari Chilometri 541.687 (lunghezza media virtuale di esercizio) × 3000 = . .	»	1,625,061.—
Proventi in rimborso di spesa . .	»	1,342,993.92
Proventi eventuali di esercizio . .	»	152,165.51
Proventi di proprietà sociali . . .	»	65,647,76
Ammontare complessivo dei prodotti di spettanza della Società	L.	59,748,127.18
Le spese ordinarie e straordinarie di esercizio, comprese quelle dell'Amministrazione centrale, essendo ammontate a	»	57,905,593.02
Si ha un residuo attivo di . . .	L.	1,842,534.16

rappresentante l'utile netto dell'esercizio.

(Continua).

Congresso internazionale tramviario

Nei giorni 1°, 2 e 3 del prossimo settembre avrà luogo a Vienna la riunione della seconda sessione dell'*Unione internazionale permanente delle tramvie.*

I lavori compiuti nella prima sessione, tenutasi a Berlino nel 1887, diedero risultati buonissimi, e non v'è dubbio che anche dalla sessione che si riunirà a Vienna si otterranno buoni frutti.

Ecco pertanto le questioni che saranno poste all'ordine del giorno nella prossima sessione:

1° Quali sono i vostri apprezzamenti sui diversi sistemi

di biglietti posti in uso, compresi principalmente: *a)* divisione delle vetture in due classi; *b)* biglietti a prezzo unico; *c)* biglietto a prezzo graduale; *d)* biglietto a prezzo graduale col massimo; *e)* sistema delle corrispondenze; *f)* abbonamenti?

Quali di questi sistemi sono in uso presso di voi. Enumerate i vantaggi e gl'inconvenienti che avete in essi riconosciuti, insistendo specialmente sui sistemi di controllo impiegati sia per la sorveglianza del personale sia riguardo al pubblico.

2° Qual è l'organizzazione adottata per il vestiario dei controllori, ricevitori e cocchieri?

Comunicate le basi essenziali dei vostri regolamenti, specificate gli oggetti forniti e indicate quanto costi il vestiario per ciascun agente e per ciascun anno.

3° Qual è la somma che giornalmente dovete portare in conto per l'ammortamento d'un cavallo nel vostro esercizio? Motivate la risposta.

4° Escluse le somme spese per la manutenzione del materiale mobile, è duopo stanziare annualmente una data somma per l'ammortamento di detto materiale? Quest'ammortamento deve avere per effetto di ridurre ogni anno il valore delle vetture in modo che dopo un certo numero di anni la vettura possa essere posta fuori uso senza imporre aggravio soverchio al bilancio? La distruzione della vettura deve essere la conseguenza di un soverchio uso o la necessità di modificarne il tipo in ragione delle esigenze del pubblico e dei progressi normali dell'esercizio delle tramvie?

Ammettendo la necessità dell'ammortamento, in qual maniera credete che debba calcolarsi, e in quanti anni credete convenga ammortizzare il valore d'una vettura, e quale percorso chilometrico credete abbia fatto la vettura in tale periodo di tempo?

5° Quali sono le basi per gl'istituti delle pensioni, delle casse di previdenza e soccorso in caso di malattia a cui sono affigliati i vostri impiegati col concorso della Società?

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Sappiamo che nella seduta del Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade ferrate del Mediterraneo tenutasi ieri, 26, il Direttore generale signor comm. Massa, riferendo sull'andamento dei lavori per l'ultimazione della Succursale dei Giovi e specialmente della grande Galleria, ha dichiarato che per quanto da parte della Società che ha assunta la dirigenza dei lavori, si spieghi tutta la maggior energia ed attività perchè tale opera sia ultimata con quella sollecitudine che è nel desiderio di tutti, tuttavia l'azione della Società non potrebbe raggiungere l'intento, se per parte dello Stato non si provvede mezzi finanziarii proporzionali allo sviluppo che possono prendere i lavori.

Il Consiglio, udite queste dichiarazioni, ha addottata all'unanimità una mozione proposta dal Consigliere Falcone colla quale si fa invito alla Direzione Generale di proseguire col Ministero le pratiche più attive per accelerare il compimento dei lavori in discorso.

><

Sappiamo che con recente Decreto Ministeriale venne approvato il progetto presentato dalla Società del Mediterraneo per l'impianto del secondo binario fra Torino P. N. e Torino succursale. La spesa relativa è di lire 234,267.60. Mediante l'attuazione di tale lavoro, tutta la tratta fra Torino e Chivasso sarà prossimamente armata a doppio binario.

><

Con altro Decreto ministeriale venne pure autorizzata la spesa di L. 65,000 occorrente per la costruzione della sede del secondo binario nella seconda tratta della nuova linea di circonvallazione attorno a Milano, la quale era stata prevista per un solo binario.

><

Il R. Ispettorato generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Casalis Luigi di Brandizzo i lavori di formazione della sede e prolungamento del terzo binario a Livorno Vercellese.

><

Lo stesso R. Ispettorato ha definitivamente aggiudicato alla Ditta Strafaci Francesco di Rossano la fornitura della ghiaia per la massicciata fra i chilometri 217,200 e 219,500 della linea Taranto-Reggio.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo:

L. 156,000 per l'impianto di un binario dalla stazione ai nuovi bagni di Palo sulla linea Roma-Civitavecchia;

L. 29,000 per la costruzione di una strada di comunicazione fra la Provinciale Vigentina ed alcuni fondi espropriati per la nuova linea di circonvallazione di Milano;

L. 19,600 per la costruzione di due case cantoniere sul tronco Battipaglia-Agropoli della linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 68,000 in aggiunta alla somma precedentemente approvata, pei lavori in corso di esecuzione e relativi restauri alla Galleria del Rospo fra Mineglia e Deiva, sulla linea Genova-Spezia;

L. 4,700 per la costruzione delle opere definitive di difesa al ponte sull'Agogna, lungo la linea Vercelli-Mortara;

L. 2,500 quota parte della spesa da incontrarsi per la ricostruzione della tettoia passeggeri nella stazione di Cassine, sulla linea Alessandria-Acqui;

L. 1,700 pei lavori di riparazione al fabbricato ad uso Deposito del Materiale fisso in stazione di Napoli.

><

Siamo informati che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha aperto le seguenti gare per appalto di lavori:

1. Ampliamento della stazione di Busto Arsizio. Importo dei lavori circa L. 20,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle 10 antimeridiane del giorno 31 andante.

2. Ampliamento e riforma dello scalo merci di Milano Porta Garibaldi. Importo L. 21,000. Termine utile per la presentazione delle schede d'offerta fino alle ore 10 ant. del 3 settembre p. v.

3. Ampliamento del deposito locomotive nella stazione di Salerno. Importo L. 61,000. Termine utile per le offerte fino alle ore 10 ant. del giorno 7 settembre p. v.

4. Impianto di una piattaforma da metri 15 in

stazione di Potenza. Importo L. 11,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 7 settembre p. v.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha trasmesso al R. Ispettorato generale delle ferrovie il preventivo del materiale metallico per l'armamento da acquistarsi nell'esercizio corrente 1887-88. La spesa relativa ammonta a lire 9,000,000 e sarà ripartita sui seguenti fondi:

Sul secondo fondo di riserva . . L.	940,000
Sulla cassa per gli aumenti patrimoniali »	130,000
Sui fondi dell'Allegato *B* . . . . »	7,930,000
Totale come sopra . . L.	9,000,000

><

L'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo di accordo con quelle delle Ferrovie Meridionali e Sicule, ha presentato al R. Ispettorato generale una proposta per introdurre nelle richieste di spedizione e precisamente nel bollettino di consegna, subito dopo la firma, la parola a stampa *domicilio*, essendo assai utile avere l'indirizzo specialmente per le pratiche di giacenza, in vista dei perniciosi ritardi che possono derivare nella trattazione delle relative vertenze dalla mancanza di siffatta indicazione.

Per non pregiudicare però gl'interessi delle Società e dei privati che sono forniti di un certo quantitativo di richieste, le predette Amministrazioni proporrebbero che la modificazione di cui trattasi venga attuata col 1° gennaio 1888, e che per ora si provveda alla modificazione stessa con aggiunta manoscritta.

><

La Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo, allo scopo di attirare alla ferrovia un traffico che ora le sfugge completamente per seguire la via di mare, ha fatto domanda al R. Ispettorato generale per essere autorizzata a concedere, in via di esperimento, speciali facilitazioni alla Ditta Belbecchi di Oneglia pel trasporto di olio da Ronano ad Oneglia, a condizione che la Ditta medesima si obblighi ad un trasporto minimo di 100 tonnellate da effettuarsi durante la campagna olearia.

><

La Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato per approvazione al R. Ispettorato generale il progetto d'appalto per la posa dell'armamento e meccanismi fissi dei piazzali interni ed esterni della stazione di Roma-Trastevere. — L'appalto comprende: *a)* il lavoro di posa dell'armamento propriamente detto e l'impianto dei meccanismi fissi; *b)* il lavoro d'inghiaiamento del 1° e 2° strato del piazzale della stazione; *c)* la formazione della massicciata dei piazzali esterni.

L'ammontare totale del lavoro è preventivato in L. 251,555.97, esclusi gli imprevisti e le spese generali. Comprendendo gli imprevisti la somma di progetto si eleva a L. 276,700.00 e considerando anche le spese generali, a L. 304,000.00.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha trasmesso al R. Ispettorato generale delle ferrovie il progetto definitivo del tronco Cavaretto-Menfi, facente parte della linea Castelvetrano-Porto Empedocle, redatto da quella Società per incarico del Ministero dei lavori pubblici.

Il detto tronco misura chilometri effettivi 4+227, ed il suo ammontare si eleva a lire 1,947,236.25, corrispondente al costo medio chilometrico di lire 460,670, ivi compreso il materiale rotabile e d'esercizio per lire 50,724 ed il 10 per 0|0 di aumento per imprevisti.

><

La R. Avvocatura generale erariale ha dato il suo parere su di uno schema di capitolato generale di appalto per le costruzioni delle strade ferrate per conto diretto dello Stato, compilato dal R. Ispettorato generale, e che si propone di sostituire a quello ora vigente del 31 agosto 1870.

><

Sullo stato di avanzamento della linea da Cagliari ad Isili, della lunghezza di m. 81,590, in costruzione a cura della Società Italiana delle Strade ferrate secondarie della Sardegna, riceviamo le seguenti informazioni:

Le espropriazioni sono quasi ultimate su tutta la linea. — I movimenti di terra sono in via di compimento. — I lavori della galleria di Soleminis proseguono regolarmente, si iniziò lo scavo in piccola sezione all'imbocco Cagliari. — Le murature delle opere speciali sono ultimate; anche le opere minori sono quasi compiute, essendo quelle che rimangono da ultimarsi, in avanzata costruzione. — I fabbricati ad uso stazione sono finiti, meno quelli di Cagliari, di Soleminis e di Mandas. — Proseguono le provviste di ghiaia e di traversine per l'armamento. — Il numero medio degli operai impiegati è di 1270: e l'importo approssimativo dei lavori fin qui eseguiti ammonta a L. 2,600,000.

><

In seguito all'approvazione data dal Ministero dei lavori pubblici al progetto per la variante di Poggio Rusco, all'incontro della ferrovia Bologna-Verona colla linea Suzzara-Ferrara, la Impresa costruttrice di quest'ultima ha preso le disposizioni opportune per dar principio ai lavori lungo la tratta Schivenoglia-Magnacavallo, stata lungamente sospesa. Vennero poi anche risolte recentemente altre vertenze relative alla costruzione della linea di cui trattasi, sicchè ora i lavori potranno prendere lo sviluppo che è desiderato pel sollecito e regolare compimento dell'intiera linea.

><

Le due Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno convenuto nel sistema di numerazione delle tariffe proposto dal R. Ispettorato generale.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo di accordo con quelle delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la proposta di introdurre nella nomenclatura delle tariffe, le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Alla voce « terra di Vicenza » aggiungere fra parentesi (*varietà di caolino*); modificare la voce « terra da pipe e da stoviglie » in *terra da pipe*, aggiungere;

terra da porcellana (vedi caolino); terre plastiche, escluso il caolino; colla indicazione della classe 8, e della tariffa speciale N. 120, serie *G*.

><

Affine di potere, come di consueto, stabilire di comune accordo colle Amministrazioni interessate, gli orari da attivarsi nella prossima stagione invernale per le corse sui laghi Maggiore, di Como, di Lecco e di Lugano e delle ferrovie e diligenze italiane e svizzere ai medesimi affluenti, la Società delle ferrovie del Mediterraneo si è rivolta al R. Ispettorato Generale pregandolo a volere, a seconda di quanto si è fatto in occasione dell'orario estivo, incaricare il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Milano, di riunire a conferenza al più presto possibile i delegati delle Amministrazioni predette.

><

Il Ministero d' Agricoltura, Industria e Commercio ha dato assentimento a che sia tentato un nuovo esperimento della tariffa locale N. 503 a piccola velocità accelerata concernente il trasporto degli agrumi meridionali, per la durata di un anno, nella fiducia che l'esperimento avendo campo di svolgersi durante il periodo di maggiore attività della campagna agrumaria, darà migliori risultati dello scorso anno, che si effettuò in tempo sfavorevole essendo prossimo il termine del raccolto degli agrumi.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha fatto speciali raccomandazioni al personale interessato perchè il treno 171 sulla linea Pisa-Empoli sia mantenuto il più possibile in orario affinchè possa giungere, come è prescritto, prima della partenza del treno meridionale N. 7 della linea Firenze-Milano, malgrado il brevissimo spazio di tempo (7 minuti) che intercede fra l'arrivo legale del 171 e la partenza del N. 7.

><

Il Ministero di Agricoltura e Commercio ha confermato la sua approvazione alla tariffa speciale temporanea pel trasporto delle uve fresche, già in esperimento con buon successo nello scorso anno. — La tariffa medesima andrà in vigore a partire dal 1° settembre p. v. allo scopo di favorire quegli agricoltori che saranno solleciti nell'eseguire la vendemmia.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che con l'approvazione degli atti di collaudo, possa approvarsi anche il maggiore compenso proposto a transazione di tutte le vertenze insorte con la Impresa Vita, derivanti dall'appalto dei lavori di costruzione del tronco da Santa Catterina a S. Cataldo, della ferrovia Catania-Licata;

2. Che in conformità al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici non sia da applicarsi la multa alla Impresa Debernardi pel ritardo nel compimento dei lavori di costruzione delle rampe di accesso al cavalcavia al Km. 167.40 della linea Ivrea-Aosta;

3. Che possa essere approvato il progetto, e provvedersi mediante appalto per asta pubblica alla fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi pei tronchi da Bastia a Ravenna, della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, per un importo complessivo di L. 84,160, delle quali L. 7,742 per imprevisti;

4. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possa approvarsi il progetto pei lavori di ampliamento della stazione di Lancenigo, della linea Mestre-Cormons, presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali;

5. Che con l'approvazione degli atti di collaudo possa approvarsi anche il maggiore compenso convenuto da accordarsi alla Impresa costruttrice dei lavori del 3° tronco della ferrovia da Mantova a Legnago;

6. Che possa approvarsi il progetto per l'appalto ad asta pubblica dei lavori di finimento da eseguirsi pel completamento dei tronchi della ferrovia Parma-Brescia-Iseo da Parma a Colorno e Mezzano-Rondani;

7. Che possa approvarsi la liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Impresa Ghisla per le riparazioni del terrapieno lungo il tronco di ferrovia da Colico a Campo, della linea Sondrio-Colico-Chiavenna;

8. Che possano approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione relativi ai lavori di ampliamento del magazzeno merci a piccola velocità nella stazione di Borgosesia, lungo la ferrovia da Novara a Varallo, da affidarsi a trattativa privata alla Impresa Giuseppe Negri;

9. Che siano da approvarsi le proposte del collaudatore circa la applicazione di multa alla Società anonima Compagnia Centrale di costruzione in Baume sous Haine St. Pierre, assuntrice della fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi destinati all'armamento del 4° tronco da Romagnano a Borgosesia della linea Novara-Varallo.

10. Che colla approvazione degli atti di collaudo si possano approvare i maggiori compensi da accordarsi alla Impresa assuntrice dei lavori di posa dell'armamento del secondo tronco della ferrovia da Mantova a Legnago.

><

Nelle adunanze del Consiglio d'Amministrazione e del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutesi il 26 andante, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Giordano Francesco di Napoli per fornitura di oggetti diversi per lampisteria;

Colla Ditta Cariboni Teresa di Torino per fornitura di oggetti vari da lattoniere;

Colla Ditta Reitmayer e Comp. di Bruxelles per fornitura di Kg. 81,900 di ferri speciali sagomati;

Colla Ditta Giudi Serafino di Milano per fornitura di mobili di noce coperti di stoffe;

Colla Ditta G. B. Paleari e Comp. di Monza per fornitura di telerie diverse;

Colla Ditta Lenzi Giuseppe di Napoli per appalto lavori d'ampliamento della stazione di Montecorvino;

Colla Società del Gaz di Firenze per fornitura di quintali 5,700 di carbone coke;

Colla Ditta Campanile e Ricciardi di Napoli per fornitura di quintali 1300 di carbone coke;

Colla ditta Volpicelli Vincenzo di Napoli per fornitura di tonnellate 1800 di carbone fossile da forni;

Colla Ditta Pyman Watson e Comp. di Cardiff per fornitura di tonnellate 14,000 di carbone grosso inglese e di tonnellate 9,000 di carbone in mattonelle;

Colla Ditta G. B. Magnani di Torino per appalto lavori di costruzione del nuovo magazzino pel materiale fisso a Torino P. N.;

Colla Ditta Greco Giovanni di Milano per appalto lavori di costruzione del 2° binario fra le stazioni di Brandizzo e Chivasso;

Colla Maschinenbau Actien Gesellschaft di Nürenberg per fornitura di N. 3 carrelli trasbordatori a vapore, di cui 2 per la stazione di Trastevere e N. 1 per le officine dei Granili;

Col Ministero dei Lavori Pubblici per la costruzione nelle Officine di Pietrarsa e dei Granili a Napoli di N. 18 carrozze miste di 1ª e 2ª classe per treni locali.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo — A complemento dell'informazione da noi pubblicata nel n. 33 del *Monitore* (pag. 526), riguardo al progetto d'impianto delle nuove officine ferroviarie a Rivarolo Ligure, diamo ora i seguenti più precisi particolari:

L'importo dei lavori ammonta a lire 1,360,000, comprese in questa somma le spese di studio, direzione, sorveglianza e liquidazione. Per l'esecuzione dei lavori si propone un unico appalto onde evitare le difficoltà inerenti alla loro esecuzione, qualora fossero affidate a imprese diverse.

L'importo dell'appalto risulta di L. 978,000 essendo escluse, come di norma, la fornitura e posa in opera dell'armamento e dei meccanismi fissi.

Nel preventivo non figura la spesa pel macchinario e pel mobilio per cui verranno in seguito presentate opportune proposte. La predetta spesa di lire 978,000 va divisa nelle seguenti categorie di lavori:

1. Movimenti di terra	L.	17,600
2. Opere d'arte in genere e manufatti	»	122,270
3. Fabbricati diversi	»	749,000
4. Provviste diverse	»	38,900
5. Ghiaia per l'armamento	»	20,000
6. Lavori diversi	»	30,230
Totale	L.	978,000

— Il R. Ispettorato delle strade ferrate ha approvato:

La spesa di L. 23,000 per la esecuzione di alcuni lavori di riforma ed ampliamento dei magazzini nello scalo merci di Milano Porta Sempione;

La spesa di L. 470,292.20 a complemento di quella di L. 1,600,000 preventivata pei lavori d'ampliamento e riordino della stazione di Novara.

— La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato all'approvazione governativa i progetti seguenti:

Di lavori di consolidamento a due frane sui tronchi da Sicignano a Galdo e da Galdo ad Auletta, della linea Sicignano-Castrocucco — spesa L. 43,600;

Di restauro e consolidamento del volto deformato della galleria de' Barbieri nel tronco Moneglia-Deira - spesa L. 15,400;

Di scogliera a difesa del muro sperone della galleria del Rospo fra Moneglia e Deira — spesa L. 25,000;

Preventivo pel rifacimento in acciaio di m. 3,996 di binario in ferro mod. S. fra Arbia ed Asciano -- spesa L. 97,800.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione Generale della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

Ampliamento della stazione di Carpi, linea Mantova-Modena — L. 189,000;

Proposta per dotare di acqua potabile due case cantoniere della linea Roma-Orte — L. 5,420;

Consolidamento della ferrovia Foggia-Napoli fra i chilometri 65+700 e 65+900 a sponda destra del torrente Cerreto — L. 10,000;

Sistemazione e impianto di dischi nelle stazioni della linea Monopoli-Otranto — L. 17,430;

Ampliamento della stazione di Usmate Carnate in dipendenza dell'innesto della linea Ponte San Pietro-Seregno — L. 183,000;

Riparazione e sistemazione del magazzino per il carbone a Venezia — L. 32,400.

Ferrovie Sicule. — Dall'Amministrazione provinciale di Girgenti sono state fatte vive premure al Ministero dei lavori pubblici per il sollecito iniziamento dei lavori di costruzione della ferrovia Siracusa-Licata, nel tronco Licata-Terranova.

— La Deputazione provinciale di Caltanissetta, allo scopo di ottenere l'inscrizione fra i 1000 km. di nuove ferrovie autorizzati dalla legge 27 aprile 1885, ha presentati i progetti di massima della linea Caltanissetta-Caltagirone e sue diramazioni Barrafranca-Riesi-Terranova e Piazza Valguarnera-Assaro.

Lo sviluppo complessivo delle tre linee sarebbe di circa 175 chilometri e la spesa preventiva per la costruzione di lire 21,402,686.

— La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa una proposta per l'esecuzione delle riparazioni occorrenti in alcune case cantoniere e garette, lungo la linea Messina-Siracusa per l'importo di L. 20,724; ed un progetto pel consolidamento del rilevato Pistolozzi al km. 122+851 della linea Palermo-Porto Empedocle — spesa L. 2,570.

Ferrovia Messina-Patti-Cerda. — L'appalto degli scambi e meccanismi fissi occorrenti all'armamento dei tronchi Messina-Saponara e Saponara-San Filippo (ferrovia Messina-Patti-Cerda) vennero aggiudicati come segue:

Lotto	Quantità	Aggiudicatario
1° lotto: Scambi e relativi crociamenti tang. 0.10 fatti con rotaie . Destri	N. 14	Sig. E. Breda e C.ia di Milano per L. 48,568
Id. id. . Sinistri	» 11	
Id. id. Simmetrici	» 1	
2° » Piattaforme girevoli del diametro di m. 4.50	» 1	Sig. Panzera Francesco di Palermo, L. 18,460.65
5.50	» 1	
11.60	» 1	
3° » Grue idrauliche e tubi di ghisa	» 3	Id. id. » 7,907.76
4° » Segnali a disco	» 11	Id. id. » 7,450.96
5° » Serbatoio della capacità di metri 3.50	» 1	Id. id. » 2,316.75

(Vedi Notizie Italiane N. 30 del *Monitore*).

Tramvia Casale-Montemagno. — Il Comitato superiore delle strade ferrate esaminata la domanda presentata dai signori Remotti Vincenzo ed ing. Radice Francesco, concessionari ed esercenti le tramvie Alessandria-Altavilla, Altavilla Montemagno e Casale-Orti di Vignale, per ottenere la concessione di un nuovo tronco di tramvia lungo m. 4,362.03 tra la stazione di Altavilla e quella degli Orti di Vignale, onde completare la linea Casale-Altavilla-Montemagno, l'ha ritenuta meritevole d'accoglimento, purchè siano applicate tutte le condizioni stabilite per l'esercizio delle contigue linee di tramvie.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil.) fu nello scorso mese di luglio il seguente: Passeggieri trasportati 102,500 (1886, luglio: 98.116), introito fr. 351,000 (franchi 320,115.73); bagagli e cadaveri, tonn. 460 (tonn. 475), introito fr. 35,000 (fr. 35,003.92); bestiame, capi 1450 (capi 1324), introito fr. 6000 (fr. 3,653.45); merce trasportata tonn. 47,200 (tonn. 41,395); introito franchi 478,000 (franchi 437,144.24). Introito complessivo fr. 870,000 (fr. 795,917.34), ossia fr. 3270.68, (fr. 2992.17) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state durante il passato mese di luglio di fr. 390,000 (1886, luglio: franchi 397,912.96), ossia di fr. 1466.16 (franchi 1495.91) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di franchi 480,000 (fr. 398,004.38).

Ferrovia dello Spluga. — I consigli comunali d'Augusta e di Lindau presentarono un memoriale alla Camera bavarese affinchè si facciano nuovi tentativi per la costruzione della linea che, attraverso il Cantone dei Grigioni, dovrebbe unire la Baviera all'Italia attraverso lo Spluga.

Da tale memoriale si rileva che fin dal 1878 le autorità federali svizzere votarono una sovvenzione di L. 4,500,000 per l'eventuale costruzione della linea; che il Cantone dei Grigioni, nel 1883, si dichiarava nuovamente pronto a concedere, per lo stesso scopo, un sussidio di L. 4,000,000; e finalmente che la Direzione della Rete Adriatica italiana si mostrò sempre favorevole a questo progetto e così pure le provincie confinanti di Sondrio, Bergamo, Como e Milano.

Il memoriale termina costatando che « in tutta la parte orientale della Germania del Sud esiste tuttora un certo interesse per la attuazione d'una ferrovia alpina nei Grigioni, e che un relativo progetto ben ragionato potrebbe sperare anche da questa parte un valido appoggio ».

Ferrovia Lugano-Monte S. Salvatore. — La pubblica sottoscrizione alle azioni di questa ferrovia locale non diede i risultati che se ne aspettavano i promotori. Di 700 azioni emesse ne furono finora sottoscritte sole 500, le quali unite al capitale obbligazioni che si possono fin d'ora ritenere collocate non costituiscono che i $^5/_6$ della somma occorrente al compimento dell'impresa.

Il Comitato promotore ha ora rivolto un nuovo caloroso appello ai luganesi, dimostrando loro i vantaggi che da tale ferrovia ne trarrebbero la città ed i paesi del lago.

Ferrovie francesi. — La Compagnia francese della Parigi-Lione Mediterraneo ha deliberato di far circolare, per ora soltanto su alcune linee della sua rete a titolo di prova, dei treni-tramviari che facciano delle fermate fra una e l'altra stazione, specialmente ai passaggi a livello.

— Il giorno 15 del corrente mese è stato aperto all'esercizio il tronco Dreux-Maintenon della linea Dreux-Auneau, della rete dell'ovest. Questo tronco è lungo 26,840 metri.

— Domenica (21) è stata inaugurata la ferrovia, ad aria compressa, Vincennes-Nogent-Neuilly sur Marne. Inventore della nuova macchina-motrice è l'ingegnere Mekarsi. Il treno si compone di tre vetture. Nella prima vettura vi è la macchina motrice. Sotto al veicolo vi sono tre serbatoi in latta, caricati nominalmente da 40 a 50 atmosfere, i quali contengono 3,100 litri d'aria compressa, cioè 150 chilogrammi d'aria. Esternamente la macchina presenta un piccolo serbatoio verticale contenente 200 litri d'acqua alla temperatura iniziale di 70 gradi. L'aria compressa, prima di agire sullo stantufo, attraversa questo serbatoio, vi si riscalda e si satura di vapori cosicchè non può raffreddarsi durante la corsa del treno. L'apparato motore è uguale a quello delle locomotive ad assi accoppiati. Il freno è mosso dall'aria compressa. Il caricamento della macchina vien fatto mediante piccoli tubi di gomma che mettono gli accumulatori in comunicazione coi serbatoi fissi dell'officina la quale possiede due gruppi di macchine a compressione della forza di 70 cavalli-vapore, ed un essicatoio che purga l'aria compressa dall'umidità dei vapori. Questa ferrovia percorre un tragitto di 10 chilometri in circa 45 minuti malgrado vi siano sul percorso pendenze di 40 millim. per metro.

Ferrovie Spagnuole. — Il 1° agosto corrente è stato aperto all'esercizio il tronco Torres-Leiria della linea Torres-Figueira.

— Con legge del 22 luglio il governo spagnuolo autorizzò la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia economica, costrutta senza sovvenzione dello stato, che unisca Alcoy, per Cocentaina-Muro-Villalonga, al porto di Gandra.

Ferrovie Austro-Ungheresi — Sul finire del 1886 erano in costruzione, nel regno d'Ungheria, 16 linee d'interesse locale con uno sviluppo totale di chilom. 1,056. Questo anno sono in costruzione 18 nuove linee con uno sviluppo di chilom. 988. Si calcola che al 31 dicembre prossimo saranno in esercizio 2,097 chilometri di ferrovie locali. La rete ferroviaria ungherese conta, in tutto, 9,754 chilom., di cui il 21,5 0[0 di questa cifra riguarda le ferrovie locali.

I progressi fatti da queste linee secondarie sono segnati nella seguente tabella:

Anno 1883	7 linee	con chilom.	270.0
» 1884	7 »	» »	223,5
» 1885	7 »	» »	293,2
» 1886	7 »	» »	336,7
» 1887 (primi 7 mesi)	5 »	» »	314,3

Delle linee attualmente in costruzione, sei, che contano insieme 190 chilom., saranno aperte all'esercizio prima della fine dell'anno, cosicchè il totale dei chilometri costrutti nel 1887 sarà di 505. È d'uopo inoltre osservare che su 39 linee due soltanto sono a scartamento ridotto.

Il 30 0[0 di queste linee attraversa il territorio d'Alœfeld, il 20 0[0 la Croazia e la Schiavonia, l'8 0[0 la Transilvania.

— Secondo il *Berliner Börsen Courier* il processo fra il governo austriaco e la Compagnia delle Ferrovie Lombarde, che dura già da parecchi anni, sta per essere risolto mediante un compromesso fra governo e compagnia.

Ferrovie Tunisine — La Compagnia ferroviaria Bona-Guelma ebbe la concessione delle seguenti quattro strategiche linee; Biserta-Regia, Tabarca-Guelma, Hammanlif-Hammamet, Tunisi-Keruan-Susa.

Ferrovia dell'Asia Centrale. — La costruzione della ferrovia da Tchardjui a Samarcanda è cominciata. Si posero già le rotaie sopra una lunghezza di 20 verste, e si sta ora costruendo un ponte in ferro sul Zariavchan a Caracul.

Le Ferrovie dell'America del Sud. — Le ferrovie si estendono gradatamente dal versante orientale delle Ande verso la Bolivia, benchè la costosa linea costrutta dal Perù dalle rive del Pacifico sino a Puno non abbia, da parecchi anni, oltrepassata questa città in direzione della frontiera boliviana. Il Perù fece grandi sacrifizi per costrurre quella linea, ma dal canto suo la Bolivia non fece un passo per stendere il beneficio della ferrovia verso Desaguadero e le regioni degli indiani Aymara.

Non essendo il Perù in grado d'aiutare finanziariamente la

vicina repubblica per costrurre una linea sul suo territorio, pare che ora voglia interessarsene la Repubblica Argentina costruendo una linea di congiunzione colla rete ferroviaria transandina ed il centro della Bolivia. Parlando delle trattative corse a questo scopo, i giornali di Buenos-Ayres annunziano che, dopo 19 mesi d'improbo lavoro, gl'ingegneri incaricati dello studio di questo progetto mandarono lo schema d'una linea che partendo da Salta andrebbe a Quiaca sulla frontiera boliviana, e lo schema di un'altra linea che da Jujuy costeggiando le paludi di Hermanahuaca andrebbe pure a Quiaca. Gli studi furono fatti su un percorso di 700 chilometri. Dopo attento esame dei due progetti, uno ne sarà scelto e tosto si porrà mano alla costruzione della linea.

— È pure allo studio, per conto del Governo Argentino, la costruzione di un'altra grande arteria ferroviaria.

La relativa proposta si sta discutendo davanti il Congresso Argentino. Si tratta di una nuova linea, che partendo dalle rive dell'Atlantico a Bahia Blanca nella Provincia di Buenos-Aires, attraversi tutto il territorio del Rio Negro e la parte settentrionale della Patagonia per finire al lago Nanuel Haupi, ai piedi delle Cordiliere sul confine del Chilì.

Notizie Diverse

Agenzia commerciale di transito a Venezia — L'amministrazione delle Strade ferrate Meridionali, nell'intendimento di facilitare lo sviluppo commerciale di transito allo Scalo Marittimo di Venezia, è venuta nella determinazione di ivi delegare un suo agente per far eseguire da apposita Impresa, a richiesta delle parti, e sotto la propria direzione, le seguenti operazioni, contro la tariffa fissa appresso indicata:

1. Insaccatura, legatura, e pesatura dei seguenti articoli da farsi sopra coperta dei bastimenti e cioè: frumento, granone, segala, fagioli, piselli, lupini, semi oleose, miglio, fave; compresa la fornitura delle funicelle e le eventuali riparazioni ai sacchi, ... per tonnellata, L. 0.65
Avena ed orzo . . . . » » 0.85

2. Facchinaggio per il trasbordo dei colli dai navigli ai vagoni contro il diritto fisso, di cui nelle vigenti tariffe nella misura di L. 0.51 per ogni tonnellata, compresa la tassa erariale.

Alla spesa complessiva quindi di L. 1,16 o di L. 1,36 per tonnellata rispettivamente, secondo si tratti dell'una o dell'altra di dette categorie di cereali, va aggiunto l'importo, dovuto alla Finanza, per il documento e per il piombo doganale, nella misura di L. 1,35 per vagone.

Le compagnie di navigazione, gli armatori, i negozianti nazionali ed esteri per l'incarico delle operazioni suddette si rivolgeranno con lettera, o telegramma, al *Sig. Capo dell'Agenzia Commerciale di Transito delle Ferrovie Meridionali a Venezia, Scalo Marittimo.*

L'Agenzia di che trattasi, e per tutte le operazioni dianzi specificate, cominciò a funzionare il 25 corrente.

Il trasporto del petrolio in Italia. — La ditta Walter Benedict, che ha impiantato in Venezia grandi depositi di petrolio che importa dalle regioni del Caucaso per mezzo di piroscafi-cisterne, ha contratto con le ferrovie italiane una convenzione per la durata di 20 anni, per il trasporto del petrolio in tutta l'Italia, in Isvizzera ed in Germania per i transiti di Pontebba, Peri e Chiasso.

Per i trasporti diretti all'interno la ferrovia fornisce i vagoni-cisterne, ed è mantenuto il prezzo normale di tariffa, calcolato sul peso corrispondente alla portata dei vagoni. Per le spedizioni all'estero: L. 7.93 per tonn. da Venezia a Pontebba; L. 6.73 da Venezia a Peri; L. 11.12 da Venezia a Chiasso, comprese, per tutte le destinazioni, le tasse complementari.

Per il trasporto delle uve. — Il Ministero d'agricoltura ha raccomandato al Ministero dei lavori pubblici una istanza della Camera di Commercio ed Arti di Lecce relativa ad alcuni provvedimenti per migliorare il servizio ferroviario in occasione della prossima campagna vinicola.

Il Ministero di agricoltura e commercio ha specialmente raccomandato i voti concernenti: l'aumento del termine concesso pel carico dell'uva; l'invio del materiale rotabile necessario a smaltire quella merce tanto soggetta a guastarsi; le istruzioni ai capi-stazione, perchè agevolino in ogni miglior modo quel traffico rilevantissimo, ma di breve durata.

— Per facilitare i trasporti dei recipienti vuoti, in occasione della prossima vendemmia, le Società ferroviarie hanno riattivato la speciale concessione pel ritorno a pieno dei recipienti vuoti, spediti a prendere carico, stabilendo la decorrenza del limite di tempo stabilito per fruire di detta concessione dal 1.o settembre a tutto il 15 dicembre del corrente anno.

— In seguito ad approvazione ministeriale, le ferrovie stesse hanno stabilito di riattivare, pel periodo dal 1.o settembre al 15 novembre p. v., la tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata, pel trasporto dell'uva fresca a vagone completo.

Importazione e transito delle uve per l'Austria-Ungheria. — Per recente disposizione è vietata l'importazione dell'uva nel territorio austro-ungarico, anche nel caso in cui essa, pur essendo destinata alla Germania, venga appoggiata a Kufstein.

Venne ammesso invece il transito pel territorio austro-ungarico delle spedizioni di uva carteggiate direttamente per la Germania; le dette spedizioni dovranno però essere contenute in colli colla dichiarazione « uva » e non con quella generica di « frutta fresca », tale formalità essendo richiesta dalla Dogana austriaca, sotto comminatoria di sequestro e multa.

Trasporti di prodotti orticoli per la Svizzera. — Per disposizioni impartite dal Governo Svizzero, i trasporti di uve da tavola e da vino, le vinacce, le verdure con radici, ad eccezione dei pomi di terra (cioè le rape, le carote, il sedano, i ramolacci, i ravanelli, i porri, l'aglio, le cipolle, i tartufi, i funghi e simili, in provenienza dall'Italia) non potranno essere importati nel territorio svizzero senza l'autorizzazione, per ogni invio, del Dipartimento Federale d'Agricoltura.

Tranvie elettriche. — A proposito di questa nuova applicazione la *Railroad Gazette* osserva che le tranvie a motore elettrico, presentano grandi vantaggi su quelle a vapore ed a cavalli.

Le tranvie a vapore infatti sono inadatte per le città, in causa del fumo e delle scintille della locomotiva; e quelle a cavalli costano troppo. Si è constatato che sopra 120,000 cavalli addetti a tranvie, se ne devono scartare ogni anno 25,000 divenuti inservibili. Questi inconvenienti si ovvierebbero col motore elettrico. Negli Stati Uniti d'America le tranvie elettriche sono già in attività in 19 città ed in altre 50 città dell'Unione si pensa a sostituire questo agli altri sistemi riconosciuti all'atto pratico, meno vantaggiosi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Agosto 20	Agosto 27
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 764	769,50
»	»	Mediterranee	» 609	612
»	»	Sicule	» 595	590
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 400	395
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 546	546,50
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 304	308
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 251	251,50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 322	324,50
»	»	» 2ª emiss.	» 312	312
»	»	Centrale Toscana	» 529	529
»	»	Meridionali	» 326,25	328
»	»	Sarde, serie *A*	» 322	322
»	»	» serie *B*	» 318	319
»	»	» 1879	» 324	325
»	»	Pontebba	» 492	482,50
»	»	Nord-Milano	» 273	273
»	»	Meridionali Austriache	» 290	289

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le

INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Amministrazione provinciale Parmense (31 agosto, ore 12 meridiane, definitivo). — Appalto della manutenzione ordinaria pel novennio dal 1° gennaio 1888 a tutto il 1896 del 1° tratto della strada provinciale di Pellegrino, da Salsomaggiore a Pellegrino (mt. 17,400). Importo annuo ridotto lire 5519.50. Cauz. provv. lire 900. Cauz. definitiva un semestre.

Deputazione provinciale di Terra d'Otranto (2 settembre, ore 10 ant. 1ª asta). — Appalto di costruzione del ponte a Porta Napoli in Taranto. Importo lire 258,228 non compresi gli imprevisti. Lavori compiuti in due anni. Cauz. provvisoria L. 10,000. Cauzione definitiva L. 25,000. Fatali giorni 15.

Municipio di Roma (3 settembre, ore 11 ant. fatali. — Appalto dei lavori di sistemazione della Caserma dei Vigili in via Cernaia aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 31 0[0 su lire 14,028.17. (Vedi n. 32 del *Monitore*).

Municipio di Mugnano del Cardinale (4 settembre, ore 10 ant. definitivo). — Appalto per la costruzione di una strada rotabile, che partendo dall'abitato di questo Comune deve raggiungere il locale del Ginnasio *Alessandro Manzoni*, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 6 0[0 su lire 65,000. (Vedi n. 31 del *Monitore*).

R. Prefettura di Treviso (7 settembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in ferro sul canale Malgher per la strada comunale detta Postumia in territorio di Meduna per lire 73,900. Lavori ultimati in 180 giorni. Cauz. provv. L. 4000, cauz. def. il decimo.

Deputazione Provinciale di Ravenna (7 settembre, ore 12 meridiane. 1ª asta). — Appalto per la manutenzione della strada Faentina da Ravenna alla Rugata per il quinquennio 1888-1892. Importo annuo lire 15,276.83. Cauzione lire 2,000. Fatali 21 settembre.

Comune di Cortemilia (10 settembre, ore 10 ant. 1ª asta) — Appalto delle opere murarie ed in terra per la ricostruzione dei due ponti comunali detti Pontina e di San Michele; e per la sistemazione parziale dell'alveo urbano della Bormida. Importo lire 63,459.45 non comprese lire 5540.55 a disposizione dell'amministrazione. Lavori compiuti in 120 giorni pei ponti e giorni 180 pei murazzi. Cauzione lire 6000. Fatali 26 settembre, ore 12 meridiane.

Ministero dei Lavori pubblici e Prefettura di Genova (12 settembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale escavazione dei porti, rade e spiaggie aperte delle provincie di Genova e Porto Maurizio per gli anni 1887 al 30 giugno 1896. Importo lire 2,960,115.37. Cauz. provv. lire 170.000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cuneo (13 settembre, ore 10 ant., 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1897 del 1° tronco della strada nazionale n. 33, dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra la sua diramazione dalla provinciale Cuneo-Alba presso Fossano e l'uscita dal sobborgo della Luna della città di Ceva della lunghezza di m. 43,700.90, escluse le traverse degli abitati Trinità, Mondovì, S. Michele Mondovì e Lesegno, (m. 2,832.70) per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 37,480. Cauzione provvisoria lire 8,000. Cauzione definitiva mezz'annata del canone d'appalto. Fatali giorni 15.

R. Prefettura della Provincia di Pavia (17 settembre, ore 11 ant., 1ª asta). — Appalto dei lavori di riduzione ed ampliamente del palazzo Botta ad uso degli Istituti scientifici per la facoltà medica della R. Università di Pavia. Imp. L. 530,870. Lavori ultimati in giorni 500. Cauzione provvisoria L. 20,000. Cauz. definitiva L. 60,000. Fatali a giorni 15.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di una Tettoia metallica per l'Officina del Gas di Napoli per conto della Compagnia Napoletana del Gas.

R. Prefettura di Belluno. — L'appalto delle opere di difesa al piazzale della stazione di Fenel ed al corpo stradale fra gli ettom. 19 e 27 del tronco Fenel-Levada sulla ferrovia Belluno-Feltre-Treviso contro le corrosioni del Piave fu aggiudicato al signor Davia Giovanni Maria domiciliato a Domegge per L. 124,330.67 (V. N. 31 del *Monitore*).

Comune di Montecatini in Val di Cecina. — L'appalto dei lavori di conduttura d'acqua potabile e costruzione di un lavatoio, abbeveratoio e macello, fu aggiudicato al sig. Bocci Benedetto fu Giuseppe, domiciliato a Casale di Val d'Elsa (Siena) per lire 39,882.94 (V. N. 26 e 28 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione dell'argine sinistro del Fiume-torrente Piave, da Ponte di Piave a Romanziola, fu aggiudicato al signor Visentini Antonio col ribasso del1.60 0[0 su L. 140,270 (V. N. 32 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Verona. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo-ingrosso di un tratto dell'argine-sinistro di Adige sottocorrente a Porto Legnago (mt. 4075) venne aggiudicato al signor Gedeone Nuvolari col ribasso del 31.80 0[0 su lire 142,666 (Vedi N. 32 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Verona. — L'appalto dei lavori di costruzione dei soffitti e riparazione delle armature del tetto nell'ospedale militare di Verona fu aggiudicato al signor Trevisani Faustino fu Domenico per L. 14,157.

Direzione del Genio militare di Milano. — L'appalto dei lavori pella sistemazione di locali nella Caserma di Sant' Eustorgio in Milano per uso magazzini fu aggiudicato al signor Magnoni Angelo a Milano per L. 11,788.80.

Direzione del Ricovero di Mendicità di Lodi. — L'appalto delle opere di demolizione e di costruzione del nuovo ricovero di mendicità in Lodi fu aggiudicato al signor Joli Tommaso a Lodi per L. 80,000.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico
dal 11 *al* 20 *Agosto* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio Rete principale	4027	4027		
» secondaria	527 4554	342 4369	185	—
Media in esercizio	4549	4365	184	—
Viaggiatori	1,405,849.31	1,355,910.87	49,938.44	—
Bagagli e Cani	67,250.90	57,332 86	9,918.04	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	234,206.98	223,023.78	11,183.20	—
Merci a P. V.	1,471,067 81	1,467,719.82	3,347.99	—
TOTALE	3,178,375.00	3,103,987.33	74,387.67	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 20 *Agosto* 1887.

Viaggiatori	6,911,567.96	6,570,357.18	341,210.78	—
Bagagli e Cani	312,937.51	293,070.59	19,866.92	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	1,394,724.44	1,299,320.95	102,403.49	—
Merci a P. V.	7,599,904.00	7,233,269.69	366,634.31	—
TOTALE	16,219,133.91	15,389,018.41	830,115.50	—

Prodotto per chilometro.

della decade	697.93	710.46	—	12.53
riassuntivo	3,565.43	3,525.55	39.88	—

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Agosto* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 26
Viaggiatori	7.583.10	15,191.50	1,528.05	10.543.85	1,574 55	4,513 80	2,043.30	6,601.70	9,945.50	2,579.30	672.40	3,003,55
Bagagli	87.05	348.55	56.75	188.10	9.70	66 50	6.15	52.95	109.40	38.95	16,20	39,65
Merci G. V.	293 05	1,126.65	140.40	628.70	181.30	198.75	19.80	63.90	237,30	48.65	»	»
Id. P. V. A.	77.45	1,738.85	»	108.95	»	135.30	»	»	»	48.40	»	»
Id. P. V.	3,341.25	3,029 35	1,277.15	897 85	1,881.60	1,083,65	217.90	28,65	833.85	390.90	»	»
Totali	11,351.90	21,434.90	3,002.35	12,367.45	3,617.15	5,998.00	2,287.15	6.747.20	11,126.05	3,106.20	688 60	3,043,20

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

4ª Decade — Dal 1° al 10 agosto 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	44.687 93	1.184 03	10.055 97	70.290 06	1.698 85	127.916 84	606 00	211 08
1886	114.242 58	2.223 50	14.083 29	107.353 37	1.917 95	239.820 69	603 00	395 71
Differenze nel 1887	— 69.554 65	— 1.039 47	— 4.027 32	— 37.063 31	— 219 10	— 111.903 85	»	— 184 66
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO					
1886-87	268 882 93	7.309 12	72.339 83	356.575 92	5 016 12	710 153 92	606 00	1.171 87
1885-86	457,207 65	9.182 55	63,852 97	383.216 69	7,332 00	920.791 86	606 00	1,519 46
Differenze nol 1887	— 188,321 72	— 1.873 43	+ 8.486 86	— 26.640 77	— 2.285 88	— 210.637 94	»	— 347 59
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	1.250 72	64 00	269 46	2.859 28	65 28	4.508 74	62 00	72 72
1886	3 219 10	30 45	92 43	89 43	29 55	3.460 96	31 00	111 64
Differenze nel 1887	— 1.968 38	+ 33 55	+ 177 03	+ 2.769 85	+ 35 73	+ 1 047 78	+ 31 00	— 38 92
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO					
1886-87	12.528 51	238 01	2.761 90	6.998 30	97 38	22.624 10	62 00	364 90
1885-86	14.619 63	150 95	387 51	464 12	105 15	15.727 36	31 00	507 33
Differenze nel 1887	— 2.091 12	+ 87 06	+ 2.374 39	+ 6.534 18	— 7 77	+ 6.896 74	+ 31 00	— 142 43

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione — NAPOLI, *N.* 24, *Strada Medina*

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

Lavoro		Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id, sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* o sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicoscolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	66
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico, Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scaffa, Tirso* e *strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro.	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Bselmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *olturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace, Alli, Simmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima Merapotamo, Fiume Grande* e *Disgrazia*	» di Catanzaro	1116
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca, Forza d' Agrò, Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	491
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

Lavoro		Lunghezza metri
Ponte sulla *Reggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	46
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	434
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	54
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Siva* (H')	» Belluno-Birbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro, Sele, Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	3'
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina.	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	78
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 736 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	98

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di* 40 *m. d'altezza* — E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — H *Con pile metalliche alte* 49 *m.* — (H') *Con pile metalliche alte* 32 *m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — L) *Ad arco.*

(Segue)

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari Ancona, Pietralcina, Morcone, Larino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2190
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Veucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema **LEGRAND** e **CALDAIE** sistema **DE-NAEYER** e **C.**

Officine: **BARRIERA DI LANZO** — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:
Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — **Cemento** eminentemente idraulico a rapida presa — **Cemento** eminentemente idraulico a lenta presa — **Calce** eminentemente idraulica di **Palazzolo** — **Calce** eminentemente idraulica uso **Palazzolo** — **Calce** viva comune in zolle a fiamma — **Cemento** Portland naturale — **Cemento** Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 3 Settembre 1887 NUM. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

PRODOTTI FERROVIARII

Giugno 1887 *ed anno* 1886-87.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di giugno 1887, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1886, ed a tutto l'anno d'esercizio 1886-87.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di giugno 1887 ascese a L. 19,145,209, mentre nel giugno 1886 fu di L. 17,440,896, quindi presenta un aumento di L. 1,704,313.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori	L. 7,365,460	L. 7,222,081
Bagagli	» 303,770	» 291,653
Merci a grande velocità .	» 2,085,970	» 1,547,711
» a piccola » . .	» 8,778,420	» 7,978,385
Introiti diversi . . .	» 611,589	» 401,066
Totale	L. 19,145,209	L. 17,440,896

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea . . .	L. 9,564,911	L. 9,305,086
» Adriatica . . .	» 8,114,788	» 6,772,870
» Sicula . . .	» 578,522	» 575,052
Ferrovie dello Stato . .	» 90,475	» 98,180
» Sarde . . .	» 157,777	» 138,797
» Diverse . .	» 638,736	» 550,911
Totale	L. 19,145,209	L. 17,440,896

La differenza poi tra il giugno 1887 ed il giugno 1886 va così ripartita:

Rete Mediterranea . . .	+ 259,825	
» Adriatica . . .	+ 1,341,918	
» Sicula . . .	+ 3,470	
Ferrovie dello Stato . .		— 7,705
» Sarde . . .	+ 18,980	
» Diverse . . .	+ 87,825	
Totale	+ 1,704,313	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di giugno in	L. 19,145,209
aggiungendo quelli dei mesi precedenti in .	» 205,923,409
il prodotto generale dal 1° luglio 1886 al 30 giugno 1887 risulta di	L. 225,068,618
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 196,788,448
per cui si ha l'aumento di	» 10,839,274

Questo aumento generale per tutte le Reti va poi così ripartito:

Rete Mediterranea . .	+ 6,317,200	
» Adriatica . . .	+ 2,934,482	
» Sicula	+ 339,306	
Ferrovie dello Stato . .		— 251,284
» Sarde . . .	+ 125,749	
» Diverse . . .	+ 1,373,821	
Totale	+ 10,839,274	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1886 al 30 giugno 1887 fu di chilometri 11,625, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 10,923.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole reti dal 1° luglio 1886 al 30 giugno 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di giugno	Dal 1° luglio al 30 giugno
Rete Mediterranea . . .	2,094	25,200
» Adriatica . .	1,708	20,267
» Sicula . . .	862	12,013
Ferrovie dello Stato . .	646	8,220
» Sarde . .	383	3,985
» Diverse	641	8,031

Quindi la media è di L. 1660 pel mese di giugno, e L. 19,972 per il periodo dal 1° luglio al 30 giugno con un aumento, cioè, di L. 59 per il primo, e una diminuzione di L. 234 pel secondo in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio nel mese di giugno 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell' apertura all'esercizio	Lungh. — Chilom.
Linea Novara-Seregno	Novara-Busto-Arsizio	Giugno 27	27
Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1° luglio 1886 al 31 maggio 1887			675
		Totale generale	702

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica

RELAZIONE *del Consiglio d' Amministrazione letta ed approvata nell' Assemblea Generale ordinaria del 15 Giugno* 1887.

(Continuazione e fine)

IX.

LIQUIDAZIONE GENERALE DELL'ANNO 1886.

Il residuo attivo della liquidazione precedente portato a conto nuovo, ascende a L.		367,733.37
La sovvenzione chilometrica annua dovuta dallo Stato alla Società a' termini dell'articolo 7 del Contratto per l'esercizio della rete Adriatica, ascende a . . . »		32,058,955.12
Il prodotto netto dell'esercizio è di . »		1,842,534.16
Il corrispettivo assegnato alla Società dall'art. 26 del Contratto suindicato per l'impiego del materiale mobile e di esercizio di sua proprietà è, per l'anno 1886, di »		5,830,000,00
I proventi eventuali dell' Amministrazione Centrale, importano . . . . »		7,312.41
Si ha quindi un totale credito di . L.		40,106,535.06
Da questa somma, detraendo:		
Gli interessi generali nonchè la quota di ammortamento delle azioni e delle obbligazioni in . . . . . L.	34,829,474.40	
La tassa di ricchezza mobile sul reddito industriale in . . . »	1,705,565.62	
Le perdite di cambio in »	117,367.26	
La quota d'ammortamento per l'anno 1886, delle spese di fondazione in . . . »	25,798,63	
La tassa per la quotazione dei titoli all'estero . . »	247,309.80	
e così in totale	»	36,925,515.71
Si avrà l' utile della Liquidazione dell'anno 1886, in . . . . L.		3,181,019.35
Prelevando da questa somma, in ordine al disposto dell'art. 52 degli Statuti sociali:		
Il 6 per cento a favore della riserva statutaria. . . . . . L.	190,861.16	
Da riportarsi L.	190,861.16	3,181,019.35
Riporto L.	190,861.16	3,181,019.35
Il 5 per cento sulla somma stessa, cioè L. 159,050.97, di cui $^1/_4$ ai Capi servizio in . » 39,762.74 e $^3/_4$ al Consiglio d' Amministrazione in . . . . . » 119,288.23 che coll'aggiunta di altre L. 5,748.85 formano, insieme alle lire 24,962.92 da prelevarsi per lo stesso titolo sul beneficio derivato dall' impiego dei residui attivi al 30 giugno 1885 (pagina 49), il compimento dell'assegno minimo di L. 150,000 fissato dall'Assemblea generale degl' Azionisti del 10 giugno 1871; e in totale	»	355,660.98
Si avrà una somma disponibile di L.		2,825,358.37

Sulla quale vi proponiamo di prelevare L. 2,700,000.00 corrispondenti ad un dividendo di L. 7.50 per ciascuna delle 360 mila azioni e cartelle di godimento in circolazione e di portare a conto nuovo la residua somma di L. 125,358.37.

Impiego dei residui attivi al 30 *giugno* 1885.

L'ammontare degli utili di esclusiva proprietà Sociale, non distribuiti a tutto il 30 Giugno 1885, era di . . . . L.	15,335,015.92
come abbiamo dimostrato nella relazione sull'esercizio del secondo semestre dell'anno 1885.	
A questa somma occorre di aggiungere:	
La quota 6 per cento sugli utili dell'impiego del suddetto capitale nel secondo semestre 1885 portata al fondo di riserva »	20,519.18
L'interesse pel 2° semestre 1885 sulla somma di L. 300,000, fondo risultante al 30 Giugno d.° a.° per l'ammortamento delle Azioni a matrice . . . . . . »	7,500.00
L'avanzo sugli utili suddetti al 31 dicembre 1885, riportato a nuovo . . »	34,367.89
Il maggior utile risultato dalla liquidazione dei conti, fatta nello scorso anno, per interessi attivi non ancora conteggiati e per beneficio sulla vendita di fabbricati di proprietà Sociale . . . »	50,986.84
Si avrà così un capitale di L.	15,448,389.83

Questa somma, continuando a far parte dei crediti che la Società ha verso lo Stato, non potè avere uno speciale impiego, come voi avevate deliberato nell'Assemblea ordinaria del 3 dicembre 1885; però essa ha egualmente fruttato dacchè il Governo ci deve a titolo di interesse, per l'anno 1886, una somma di . . L. 681,053.38
da cui conviene detrarre, quale interesse da imputarsi al fondo di L. 307,500 per l'ammortamento delle azioni a matrice » 15,375.00
da portarsi in aumento del fondo stesso;
si avranno così . . . . L. 665,678.38

rappresentanti il prodotto dell'impiego del capitale suindicato durante l'anno 1886.

Prelevando ora da questo utile:

Il 6 per cento, devoluto a favore della riserva statutaria a' termini dell'art 52 degli statuti in . . . . L. 39,940.70

Il 5 per cento sulla somma stessa in L. 33,283.90, delle quali $^{3}/_{4}$ al Consiglio di Amministrazione in . . . . » 24,962.92

ed $^{1}/_{4}$ ai Capi di servizio in » 8,320.98

e così in totale —————— L. 73,224.60

residua un utile di L. 592,453.78

dal quale vi proponiamo di prelevare . . » 540,000.00

corrispondenti ad un riparto di L. 1,50 per ognuna delle 360 mila Azioni e cartelle di godimento in circolazione; e di portare a conto nuovo le residue . . . . . . L. 52,453.78

in aumento degli utili di esclusiva proprietà degli azionisti.

Gli acconti semestrali che vi sono stati distribuiti e i saldi dividendi che ora vi proponiamo di approvare, ascendono a L. 34 per azione come reparto totale degli utili sui risultati dell'anno 1886.

Dopo una lunga serie di esercizi, durante i quali le azioni non ricevettero che l'interesse del cinque per 0[0 sul capitale versato di L. 500, le mutate condizioni della Società permisero di distribuire sugli utili realizzati negli anni 1883 e 1884, in aggiunta agli acconti semestrali, un residuo dividendo di L. 7.50 portando così il reparto totale da L. 25 a L. 32.50 per azione.

Nell'anno 1885, durante il quale l'esercizio si fece per una metà coi patti della vecchia concessione e per l'altra metà in base al nuovo contratto, il reparto salì a L. 33.25.

Per l'anno testè decorso poi, proponendovi L. 34 per azione, cioè una somma proporzionalmente eguale al dividendo distribuito pel secondo semestre 1885, ma superiore a quello dei due semestri riuniti dello stesso anno, noi vi diamo la prova della esattezza dei calcoli fatti prima di accettare il nuovo contratto d'esercizio.

Infatti se, malgrado le diminuzioni d'introiti causate nel decorso anno dalla prolungata presenza del colèra nelle provincie attraversate dalla rete Adriatica, malgrado l'aggiunta di nuove e gravi spese dovute alla sistemazione dei servizi e agli importanti provvedimenti a vantaggio degli impiegati e senza mancare alle norme di prudenza che formarono sempre il nostro miglior titolo alla vostra fiducia, ci siamo posti in grado di assegnare, nell'anno testè decorso, ai vostri capitali, una remunerazione anche superiore a quella dell'anno precedente, pare a noi che voi abbiate ogni ragione di essere soddisfatti del presente e di bene augurare per l'avvenire.

E per verità se volgete lo sguardo all'incremento veramente notabile degli introiti del corrente esercizio i quali, secondo ogni probabilità, sorpasseranno di non poco anche quelli che si sarebbero ottenuti nello scorso anno, qualora nissuna causa perturbatrice ne avesse attraversato il regolare sviluppo, ne trarrete con noi la conseguenza che la nostra impresa è in via di costante e progressivo miglioramento; però tanto più si consoliderà la larga fiducia di cui già gode, quanto più la vostra Amministrazione procederà cauta nei suoi atti, studiandosi di salire grado a grado ad una posizione che, tranne casi avversi ed imprevedibili, possa saldamente mantenere, soddisfacendo per tal modo i giusti desideri degli Azionisti.

Tale fu sempre ed è il nostro programma al quale, mercè il vostro appoggio, ci manterremo fedeli.

FERROVIA DEL GOTTARDO

QUINDICESIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuazione vedi N. 34)

D. SPESE E STATISTICA DELL' ESERCIZIO.

1885 in esercizio chilom. 266		SPESE	1886 in esercizio chilom. 266	
Lire	p. 0[0		Lire	p. 0[0
381,951.61	7.55	I. per amministrazione generale	390,230 14	7.38
1,143,189.62	22.59	II. per sorveglianza e manutenzione della linea . . .	1,410,379.57	26.65
1,098,929.60	21.72	III. per spedizione e movimento	1,113,165.56	21.04
1,565,739.08	30.94	IV. per trazione	1,582,735.27	29.91
879,411.75	17.20	V. per spese diverse	791,882.48	15.02
5,060.221.66	100.00	Totale spese.	5,291,393.02	100.00

L'ammontare totale delle spese per l'esercizio del 1886 presenta, comparato a quello del 1885, un aumento di L. 231,171.36.

La spesa per chilometro	1885	1886
di linea fu di . . .	L. 19,023.38	L. 19,892.45
di treno	» 3.0626	» 3.0383
di percorso utile . .	» 2.6650	» 2.6694
di vettura	» 0.1000	» 0.1061
di tonnellata (peso brutto)	» 0.0176	» 0.0187
per 0[0 d'introiti d'esercizio	» 48.05	» 52 03
sui trasporti	» 49,73	» 53.87

L'aumento delle spese si suddivide in tutte le rubriche del conto d' esercizio ad eccezione di quella n. V delle « spese diverse » che è in diminuzione. Diamo più sotto qualche particolare indicazione su questo conto.

Ad. I. Amministrazione generale.

Questa rubrica, per il 1885, segna una spesa maggiore di L. 8,278.53, che va imputata nella sua totalità alla rubrica « spese diverse » (forniture per uffici, stampati, spese per legatura di libri, giornali, porti e telegrammi) e specialmente spese di stampa.

Ad. II. Sorveglianza e manutenzione della linea.

L'organizzazione di questo ramo di servizio non subì alcuna modificazione.

Il 1° giugno entrò in vigore, sulle reti svizzere a scartamento normale, il sistema uniforme dei segnali approvati dal Consiglio federale, nonchè qualche prescrizione di segnali sulle nostre linee; questa misura rese necessaria l'istruzione del personale, nonchè qualche cambiamento in certi apparecchi per segnali.

Le *spese per il personale* furono di L. 392,775,34 (lire 397,008 19 nel 1885); questa diminuzione va ascritta all'acquisto fatto, nel 1885, di nuovi pastrani per le guardie, spesa che non ebbe a riprodursi nel 1886.

La *manutenzione della linea e delle sue dipendenze* obbligò, durante l'esercizio, ad una spesa di L. 282,544.02, ossia L. 37,572.88 di più che nel 1885.

Fra i lavori importanti inscritti in questa rubrica vanno annoverati: continuazione delle verifiche, riparazioni, verniciatura dei ponti in ferro (L. 20,615.29); riparazioni in muratura del gran *tunnel* (L. 2271.69); lavori complementari alla strada e lavori di difesa al chilom. 88 $^3/_5$ presso Stalvedro (L. 2609.00); prolungamento dei lavori di difesa alle rive del Ticino presso Cresciano, chil. 141$^{630}/_{730}$ (L. 7084.85); consolidamento di pareti rocciose ai chilometri 158,97 e 170 $^o/_1$ della linea del Monte-Cenere (lire 3124.80); lavori di difesa a monte del gran ponte sul Ticino presso Cadenazzo, alla testa del braccio sinistro della diga (L. 1708.95); pavimentazione parziale del cortile d'arrivo nella stazione di Bellinzona (2100.00).

Durante l'esercizio si accordò speciale attenzione alle pareti rocciose minaccianti la linea. Lo sgombro e il consolidamento di esse obbligarono alla forte spesa di L. 32,729.38.

Per quel che riflette il *tunnel* del Gottardo ne abbiamo già rilevati i punti più salienti al capitolo IV. Le riparazioni in muratura sovracitate furono rese indispensabili da negligenza di costruzione.

La manutenzione della *via ferrata* (superstruttura), cioè la manutenzione e la posa delle rotaie, la manutenzione di meccanismi nelle stazioni, nel 1886, diede luogo ad una spesa di L. 514,106.12, con un aumento sul 1885 di lire 240,772 34.

Alla fine dell'anno la lunghezza delle sezioni provviste di rotaie era di metri 29,920, cioè l' 11,2 0|0 dello sviluppo totale della linea.

A termini dell'art. 18 degli Statuti il fondo per il rinnovamento provvede alle spese di manutenzione della superstruttura, fino a concorrenza del costo del materiale; l'ammontare di quest'ultimo, per il 1886, è di lire 394,415.63, cioè di lire 286,443.50 dopo deduzione di L. 107,972 che rappresentano il valore del vecchio materiale divenuto disponibile.

La *manutenzione dei fabbricati* costò, nel 1886, lire 54,097.51, cioè L. 11,630.23 in meno che nel 1885 (L. 65,727.74).

La *manutenzione del telegrafo, dei segnali e delle chiusure* costò L. 80,811.14, cioè L. 23,173.25 in più del 1885 (L. 57,637.89). Una notevole frazione di tale eccedenza è dovuta alla manutenzione ed al compimento delle chiusure (L. 36,465.69 invece di L. 17,768.17 spese nel 1885). Di questa cifra L. 20,980.05 incombono al completamento ed alla sostituzione di chiusure in legno con chiusure in pietra, e L. 15,485.64 alla manutenzione delle chiusure in legno e delle siepi.

Per manutenzione del telegrafo, comprese le spese per il personale dei montatori e per la posa dei cavi, nel 1886 si spesero L. 25,705.43; rimane quindi una somma di L. 18,640.02 per la manutenzione dei segnali nelle stazioni e lungo la via.

La lunghezza delle linee telegrafiche è la stessa che nel 1885. Ed uguale rimase pure il numero delle campane segnali.

In 10 casi d'interruzione del servizio i cantonieri furono in grado, coll'uso delle medesime, di dare il segnale d'allarme, cioè: 8 volte per « fermare tutti i treni »; 1 volta per chiedere « una macchina di soccorso »; 1 volta per segnalare un « vagone distaccato ».

Lo sgombro delle nevi e del ghiaccio nel 1886 diede una spesa di lire 37,948.42, con un aumento di lire 22,910.48 sull'esercizio precedente (L. 15,037.99). Per chilometro di linea (non compresi i *tunnels*) la spesa fu in media di L. 184.21 (nel 1885 fu di L. 73).

Per dare una giusta idea delle condizioni climateriche delle nostre linee durante l'inverno, crediamo interessante ricordare che una considerevole parte delle spese registrate in questa rubrica è dovuta allo sgombro della neve nelle stazioni di Goeschenen ed Airolo, cioè: lire L. 6072.37 per la prima e L. 8076.25 per la seconda, in tutto L. 14,148.62.

Durante l'esercizio non vi fu interruzione di servizio per valanghe o agglomeramenti di neve.

Le *spese diverse* per il servizio di sorveglianza e manutenzione della linea furono di L. 48,097.02 nel 1886 con un aumento di L. 4412,30 sul bilancio precedente.

L'eccedenza portò esclusivamente sul completamento dell'inventario di questo ramo di servizio; ed è stato causato dall'aggiunta di grandi ali allo spazzaneve per ottenerne una più efficace azione nello sgombro della neve (L. 2400) e per l'acquisto di cavi telegrafici destinati a completare le stazioni telegrafiche mobili (L. 2000).

(Continua)

Il servizio ferroviario nei grandi centri

Nell'ultima puntata dell'*Industria*, pregevole rivista tecnica illustrata che si pubblica a Milano per cura d'una Società d'industriali, è stato pubblicato uno studio interessante dell'egregio ingegnere Lampugnani sul servizio ferroviario nei grandi centri.

Nota l'ing. Lampugnani nel suo articolo che in molte città straniere tutte le stazioni delle linee principali sono state collegate da una linea circolare esterna, detta di *cintura*.

Questa strada, che unisce le varie stazioni, agevola evidentemente il transito delle merci da una linea all'altra e serve per i viaggiatori della periferia.

Ma con questo solo non si sarebbe risolto ancora il quesito se non si fosse provveduto contemporaneamente a portare coi treni il più presto possibile al centro della città i viaggiatori. Ecco il punto della questione.

Ed ecco come svolge e spiega tale questione l'ingegnere Lampugnani, nella parte che segue e che riportiamo, per maggiore chiarezza, integralmente:

A Berlino, a Londra essa fu già risoluta con delle trasversali che si collegano colla linea periferica.

Perchè, domandiamo noi, non si potrebbe risolverla anche in Italia? Prendiamo il caso di Milano.

È un'idea questa che presentiamo — una idea non un progetto.

Figuriamoci, ad esempio, che un binario staccandosi dalla linea ferroviaria presso il Cimitero Monumentale, si volga, gradatamente abbassandosi, verso l'Arco del Sempione e prima di oltrepassarlo entri in una galleria che corra fino alla piazza del Duomo, precisamente sotto alla nuova grande arteria prevista dal piano regolatore della città, e prosegua poscia fino a Porta Vittoria od a Porta Romana, in collegamento futuro colla linea esterna di circonvallazione.

Tale linea porterebbe necessariamente tutto il movimento periferico alla Piazza del Duomo, centro naturale degli affari milanesi, e così prontamente e comodamente da riescire di vero complemento delle ferrovie, e da togliere tutti quegli inconvenienti che ora si presentano nel movimento locale.

La linea sotterranea avrebbe una stazione in piazza del Duomo e precisamente fra il palazzo meridionale e quello

Reale, nel punto dove dovrebbe sorgere l'arco di prospetto a quello esistente della Galleria Vittorio Emanuele.

Il nuovo arco sarebbe opportunissimo per il completamento architettonico della Piazza, e permetterebbe di collocare ai suoi fianchi le scale di discesa alla stazione sotterranea.

Altre stazioni si potrebbero stabilire nei punti più indicati, in guisa da servire nel miglior modo possibile la città nei suoi rapporti colla ferrovia.

Sorvoliamo sulla questione tecnica, accennando però solo che, per quanto si riferisce alla costruzione della galleria sotto la nuova arteria dalla Piazza del Duomo al Sempione, nei riguardi delle fognature e condotti sotterranei, si potrebbe procedere contemporaneamente alla costruzione dell' arteria stessa.

Ma, ripetiamo, non è nostra intenzione per adesso di entrare in particolari.

É facile del resto vedere l'utile che recherebbe alla nostra città questo nuovo mezzo di comunicazione.

Ricordiamo in proposito quanto abbiamo premesso riguardo al maggior costo dei viaggi ed all'incomodo della distanza che intercede dalla stazione centrale al centro del movimento cittadino.

Orbene questo inconveniente scomparirebbe, subito che i viaggiatori potessero approfittare della strada sotterranea per recarsi direttamente e rapidamente al centro dei loro affari. Siccome poi il movimento di Milano è radiale dal Duomo, i trams sarebbero il naturale complemento della nuova ferrovia.

Questa straordinaria comodità — a parte il decoro cittadino — gioverebbe immensamente all'utile nostro per i facilitati rapporti coi centri vicini.

Potremmo su questo argomento riempire molte altre colonne del giornale, se volessimo estenderci nella enumerazione dei vantaggi che Milano risentirebbe qualora la ferrovia sotterranea fosse un fatto compiuto. Ed omettiamo quelli anche maggiori che si otterrebbero poi in seguito qualora si dimostrasse necessario di costruire, dopo la nostra trasversale, anche la metropolitana circolare.

Ci limitiamo invece a dire che non sapremmo proprio convincerci che quello che si è attuato altrove, con accertati vantaggi, non potesse esserlo qui da noi.

Del resto teniamo a ripetere che non abbiamo voluto far altro che esporre una idea, colla speranza che verrà discussa.

É inutile per ora entrare in particolari — questi dovranno sempre seguire la discussione sulla massima.

Saremmo già lieti se la cosa venisse presa in esame e ne potesse uscire un progetto concreto — certi che lo spirito d'iniziativa della nostra città lo vorrebbe ben presto un fatto compiuto.

Come si vede, l'ing. Lampugnani, accenna e mette in campo una questione importantissima, specialmente per una città come Milano, destinata ad una grande e sollecita espansione economica, edilizia e industriale.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il Comitato del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo non tenne ieri seduta, la quale fu rimandata a venerdì p. v.

L'on. comm. Massa trovasi attualmente a Roma.

><

Venerdì venturo sarà fatta una visita preliminare del tronco in costruzione Cuneo-Roccadebaldi, e verso la fine del corrente si effettuerà la visita ufficiale di ricognizione. Possiamo quindi annunciare che nei primi giorni di ottobre il detto tronco sarà aperto all'esercizio e che per la metà del dicembre si aprirà pure l'altro da Roccadebaldi a Mondovì, e così l'intera linea.

><

Ci informano da Cuneo che i lavori di costruzione del tronco da Robilante a Limone procedono abbastanza regolarmente. La nuova fornace di Limone ha dato i suoi primi mattoni, e si spera che ciò produrrà maggiore animazione nei lavori delle gallerie di San Bernardo e Mezzovia.

Proseguono al tavolo gli studî definitivi del tronco Limone-Tenda, e quelli di massima pel tronco Tenda-Ventimiglia.

><

Ci consta che la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato generale ad autorizzare d'urgenza quelli fra i lavori compresi nel progetto di sistemazione definitiva della stazione di Genova Piazza Brignole compresi nella prima fase di esecuzione.

L'ingombro che si verifica a quella stazione, per effetto della insufficienza degli esistenti impianti, è giunto a tal punto che assai disagevole riesce il disimpegno del servizio merci; e questo stato di cose peggiorerà, con danno gravissimo del commercio, quando venga aperta all'esercizio la galleria di San Tommaso e mancheranno di conseguenza i binarî per ricoverare i treni provenienti da Santa Limbania.

È quindi della massima urgenza il provvedere almeno ad una parte dei preindicati lavori.

><

Il Ministero delle Finanze Direzione generale delle Gabelle ha approvato il progetto presentato dalla Società per le strade ferrate Meridionali, pei lavori di sistemazione e di completamento dei magazzini merci e dei piani caricatori della stazione marittima di Venezia richiesti dalle esigenze del servizio doganale.

La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 76,800.

><

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico ha presentato al R. Ispettorato generale i preventivi del materiale metallico d'armamento occorrenti per ciascuno dei tre tronchi in cui è divisa la linea Lecco-Como, cioè Lecco-Oggiono, Oggiono-Merone e Merone-Camerlata. Per l'armamento della linea medesima è proposto il tipo N. 2 ex Alta Italia.

><

Sappiamo che di comune accordo fra il R. Ispet-

torato generale delle strade ferrate e le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, venne stabilito di trattare della questione relativa al rinnovamento delle traverse nei rifacimenti di binario in una apposita conferenza, come l'altra questione concernente il risanamento della massicciata.

><

La Deputazione provinciale di Ferrara, in esecuzione di un recente deliberato del proprio Consiglio, ha rimesso una istanza al Ministero dei lavori pubblici diretta ad ottenere la concessione a favore della provincia della costruzione e dell'esercizio di due linee ferroviarie; l'una da Ferrara a Cento e l'altra da Ferrara per Copparo a Codigoro e Magnavacca, domandando per entrambe il sussidio di L. 1000 al chilometro della loro lunghezza pel periodo di 35 anni, giusta la facoltà concessa dalla legge 29 giugno 1873 n. 1475, e confermata dall'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5002.

><

La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo della seconda tratta del tronco Girgenti-Naro, compresa fra la stazione di Favara ed il Mulino Fugotto, facente parte del prolungamento su Canicattì della linea Castelvetrano-Porto Empedocle, redatto dalla predetta Direzione per incarico avutone dal Ministero.

Il detto tronco misura chilometri effettivi 8+860 ed il suo ammontare si eleva a L. 7,126,471 corrispondente ad un costo medio chilometrico di lire 804,340, ivi compreso il materiale rotabile e di esercizio per L. 106,320, ed il 10 per cento di aumento per imprevisti.

Fra i lavori proposti per la costruzione del tronco meritano speciale menzione il viadotto per l'attraversamento del Vallone Deli della lunghezza di m. 489, pel quale è preventivata la spesa di L. 1,500,000 e le due gallerie Perciata e Passo Roveto, della lunghezza complessiva di m. 1,212.80 per le quali occorrerà una spesa di L. 2,620,000.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminati i progetti di massima per la scelta del tracciato della tratta Castelvetrano-Sciacca della ferrovia Castelvetrano-Porto Empedocle, ed ha ritenuto che sia da preferirsi il tracciato interno per Partanna, Santa Margherita, Sambuco e Menfi, manifestando ad un tempo il parere che sia da mantenersi alla linea lo scartamento ridotto di metri 0,95.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto e preventivo della spesa occorrente per la costruzione delle opere murarie, e dei movimenti di terra nella 6ª tratta della linea di circonvallazione di Milano, fra le progressive 7621.70 e 9425.00.

><

Ci si assicura che il ministro dei lavori pubblici, on. Saracco, abbia posto allo studio un progetto per il riordinamento dell'Ispettorato generale delle ferrovie.

><

Sappiamo che la Impresa di navigazione del Lago Maggiore ha presentata al Ministero dei lavori pubblici una domanda avente lo scopo di modificare l'art. 9, delle norme e condizioni delle tariffe in data 1° agosto 1886, pei trasporti sul detto Lago, nel senso di escludere le materie infiammabili dal servizio cumulativo anche pel transito di Arona, come già fu fatto per quelli di Laveno e di Luino.

><

I Ministri dei lavori pubblici, e di agricoltura, industria e commercio hanno firmato il Decreto col quale nella vigente nomenclatura delle merci per le reti Mediterranea ed Adriatica è approvata l'aggiunta della voce *acido fenico o carbolico* con indicazione della classe IV e della tariffa speciale 119, serie *A*; ed in quella della Rete Sicula è approvata l'aggiunta della voce *acido fenico* con la indicazione della classe IV, del peso minimo di una tonnellata e della tariffa N. 4, serie *B*, nonchè l'aggiunta di queste due ultime indicazioni anche di contro alla voce *creosoto*.

><

Sappiamo che le due Società dell'Adriatico e del Mediterraneo hanno stabilito di proporre al R. Ispettorato generale delle ferrovie l'attivazione, pel servizio cumulativo italo-austro-ungarico dei nuovi prezzi speciali che favoriscano il trasporto dei marmi greggi in blocchi ed in lastre semplicemente segate, (non superiori a 10,000 chilogrammi per pezzo) non solo pel transito di Peri, ma ben anche per quelli di Pontebba e di Cormons.

><

Nello intento di favorire per quanto possibile l'industria metallurgica, le tre principali Amministrazioni ferroviarie hanno sottoposto alla approvazione governativa la proposta di ammettere al carico misto colle merci comprese nelle serie C. D. E. e F. G. della tariffa speciale n. 116, anche le molle a spirale per mobili.

><

Aggiudicazioni definitive pervenute dal R. Ispettorato Governativo alla Società del Mediterraneo:

Alla Ditta Scattolini, Locatelli e C. di Reggio Calabria. — Lavori di costruzione di muri di difesa dal mare presso il Capo Zeffiro fra Bianconuovo e Brancaleone;

Alla Ditta Zaccheo Pio di Novi Ligure. — Lavori d' ampliamento della Stazione di Bruno;

Alla Ditta Guarnieri Nestore di Roma. — Lavori di costruzione di pozzi e cisterne lungo il tronco Roma-Ceprano;

Alla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche di Padova. — Lavori di costruzione ed applicazione di una tenda metallica pel fabbricato viaggiatori della stazione di Villa S. Giovanni.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo:

L. 31,920 maggior spesa occorsa oltre quella di L. 382,000 già stanziata, per gli spropriì dell'area destinata all'impianto della nuova Officina di Sampierdarena, fra Rivarolo e Pontedecimo;

L. 43,400 pei lavori di deviazione del torrente Melissa e costruzione di un ponte in muratura al Km. 210,496 della linea Taranto-Reggio in sostituzione di quello esistente al Km. 210,571;

L. 61,500 maggior spesa presunta necessaria oltre quella precedentemente approvata, pei lavori di consolidamento della ferrovia al Km. 208,613 e 208,800 della linea Napoli-Metaponto;

L. 1,180 per l'applicazione di tre chiavi in ferro all'arcata di mezzo del viadotto della Madonna lungo la linea Savona-Bra;

L. 1,400 pei lavori da eseguirsi nella stazione di Vercelli allo scopo di ricavare un locale ad uso delle R. Poste ed ampliare l'attuale biglietteria della stazione stessa;

L. 2,980 pei lavori di riparazione all'impalcatura metallica del viadotto Porta sulla linea Genova-Pisa;

L. 1,100 maggior spesa occorsa nei lavori d'ampliamento e consolidamento del casello al Km. 80,067 della linea Taranto-Reggio;

L. 490 per la sostituzione della chiusura del passaggio a livello al Km. 19,785 della linea Valenza-Vercelli;

L. 600 pei lavori di sistemazione della lampisteria nella stazione di Roma-Termini;

L. 580 quota parte della spesa occorrente per miglioramenti nella condotta dei cessi del fabbricato Paverano in stazione di Pontedecimo;

L. 227,000 per la costruzione di un binario di raccordo fra le linee Napoli-Eboli e Napoli-Porto;

L. 850 pei lavori di difesa della ferrovia presso il casello 9 della linea Genova-Ventimiglia;

L. 700 per le riparazioni dei danni cagionati al magazzino dei combustibili nella stazione di Torino P. S. dall'incendio avvenuto il 22 agosto 1885;

L. 391,60 pei lavori di riparazione alla spalla verso Torino del ponte sulla Stura, fra Torino e Chivasso;

L. 330 per l'impianto di un cancello d'accesso alla stazione di Monza dal Borgo Milano.

><

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio ha interessato quello dei lavori pubblici affinchè voglia far adottare dall'Amministrazione ferroviaria provvedimenti tali che valgano a dare soddisfazione ai richiami contenuti in una recente relazione della Camera di Commercio di Livorno, i quali riflettono specialmente le seguenti proposte:

1. La ferrovia dovrebbe mettere a disposizione del commercio vagoni da 12 od almeno da 10 tonnellate quando trattisi di spedizioni da farsi col regime della tariffa speciale N. 110, Serie *D*, non potendosi raggiungere con carico di sommacco nei vagoni di 8 tonnellate, il peso minimo di 6 tonnellate importo per l'applicazione della tariffa medesima;

2. Richiamare la ferrovia alla osservanza dei proprii impegni per quanto riflette la questione dei rimborsi d'ufficio delle tasse ferroviarie esatte in più del dovuto;

3. Studiare il mezzo di semplificare la compilazione dei documenti richiesti per ogni spedizione, i quali sono molto complicati e di lunga scritturazione;

4. Impedire che quando il carico vien fatto dagli agenti della Società esercente, sia esso eseguito malamente sicchè non possa raggiungere il minimo stabilito per l'applicazione delle tariffe speciali.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le Strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, possa approvarsi il progetto pell'ampliamento e per la sistemazione della stazione di Torre dei Passeri e per la costruzione di una casa cantoniera al Km. 37,660, della linea Castellamare Adriatico-Terni;

2. Che si possa approvare il progetto di lavori addizionali occorrenti per il completamento della difesa dalle mareggiate e dalle acque di alcuni torrenti nel tronco Villa S. Giovanni-Condoleo della ferrovia da Reggio a Castrocucco, con una spesa totale di lire 600,000;

3. Che con qualche modificazione nel capitolato speciale possa essere approvato il progetto di appalto della fornitura e posa in opera delle travate metalliche occorrenti lungo il tronco da Vallo a Pisciotta della ferrovia Battipaglia-Castrocucco, con una spesa totale di L. 230,000;

4. Che possa approvarsi la nuova perizia per le maggiori opere occorrenti nel tronco Mandela-Colli della ferrovia Roma-Solmona;

5. Che si possano approvare le proposte del collaudatore per addivenire ad un componimento delle vertenze sollevate dalla Società Adriese di costruzioni metalliche in dipendenza dell'appalto da essa assunto per la costruzione delle travate metalliche del 3° tronco da Cavanella d'Adige al Lusenzo, della ferrovia di 2ª categoria da Adria a Chioggia;

6. Che possa essere approvato il nuovo atto di transazione convenuto col liquidatore della Banca italiana di costruzioni in Genova succeduta alla Impresa Paglia Martino nella costruzione del tronco Monterosso-Montenero nella ferrovia ligure di levante in ordine alla questione degli interessi composti da pagarsi dal Governo sulle somme dovute alla Banca medesima in dipendenza di transazioni precedenti;

7. Che possano approvarsi il progetto di compromesso e l'atto di transazione concordati tra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la Impresa V. Sacchet per definire le controversie insorte relativamente ai lavori di costruzione del tronco Feltre-Fener della linea Belluno-Feltre-Treviso appaltati alla Impresa medesima;

8. Che possano approvarsi gli atti di liquidazione finale e di collaudo della fornitura e posa in opera delle travate metalliche pei ponti della ferrovia Ascoli-S. Benedetto, appaltate alla Società italiana di costruzioni metalliche in Napoli;

9. Che si possa addivenire alla concessione alla provincia di Napoli, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Napoli a Nola per Somma ed Ottajano in base all'art. 12 della legge 29 luglio 1879,

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Sono stati presentati all'approvazione del R. ispettorato delle strade ferrate i seguenti progetti:

Progetto e preventivo di L. 170,000 per completamento di massicciata su di un tratto della linea Pisa-Roma fra le stazioni di Montalto e di Corneto.

Preventivo di L. 8000 per applicazione di sonerie ai dischi di alcune stazioni delle linee Pisa-Roma, Empoli-Chiusi, Pontegalera-Fiumicino, Asciano-Grosseto.

Preventivo di L. 86,000 per provvedere alle difese della ferrovia Taranto-Reggio contro le corrosioni del torrente Bradano.

Preventivo di L. 6200 per allacciare il binario principale, dal lato di Aosta, con quello di Deposito nella stazione di S. Marcel.

Preventivo di L. 5600 per impianto di nuovo binario morto in stazione di Pra.

Preventivo di L. 7,100 per provvedere di nuove lampade a gaz le vetture destinate al servizio cumulativo colle ferrovie del Gottardo.

Progetto per lavori compimento binari e meccanismi sulle calate della nuova Darsena V. E. a Savona — spesa L. 161,000 suddivise come segue: fornitura del materiale per l'armamento e pei meccanismi L. 125,600; lavori da eseguirsi ad appalto L. 19,000; trasporti del materiale L. 1,700; spese generali L. 14,700.

Progetto per la costruzione di due gallerie artificiali lungo la linea da Eboli a Metaponto, onde scongiurare il pericolo derivante alla sicurezza dell'esercizio a causa dei massi che si distaccano dalla falda della trincea e precipitano sulla ferrovia — spesa L. 240,000.

Preventivo di L. 143,000 per risanamento di massicciata lungo la linea Torreberretti-Pavia, fra la stazione di Zinasco ed il bivio Gravellona.

Contratto stipulato colla Ditta Raggio-Ratto-Tassara per la fornitura delle molle occorrenti per il secondo migliaio di carri destinati alle ferrovie medesime.

— A datare dal 1° settembre le Stazioni di Borgo Verezzi e Montalto Dora sono abilitate a tutti i trasporti a piccola velocità ordinaria ed accelerata, tanto in servizio interno, quanto in quello cumulativo italiano.

— La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, prevedendo che in seguito alla prossima apertura della Galleria di S. Tommaso, verranno ad aggravarsi di molto le condizioni del servizio merci nella stazione di Genova Piazza Brignole, ha domandato d'urgenza al Ministero l'autorizzazione di dar mano ai seguenti lavori:

Costruzione di parte dello Scalo merci a piccola velocità, oltre il Bisagno, con impianti eguali a quelli ora esistenti alla stazione di Genova Piazza Brignole; demolizione degli arconi e prolungamento dei binari principali ora esistenti allo scopo di provvedere al maggior movimento dei treni provenienti da S. Limbania, in seguito all'apertura della nuova galleria che metterà in comunicazione diretta cogli scali del porto: costruzione di una parte del deposito delle locomotive in modo che corrisponda a quello attuale e costruzione del nuovo scalo merci a grande velocità fra gli arconi ed il Bisagno, nei terreni di proprietà del Municipio.

— Lunedì, 5 corrente, avrà luogo presso la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo il disuggellamento delle schede di offerta che saranno state presentate dalle Ditte invitate a concorrere alla gara per l'appalto dei lavori di ampliamento e di riforma dello scalo delle merci nella stazione di Porta Garibaldi a Milano.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale di queste ferrovie ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici, per la superiore approvazione i seguenti progetti:

Ricarico della massicciata lungo il tronco Matelica-Albacina della linea Macerata-Albacina. L. 5300.

Costruzione di 4 case cantoniere fra Spoleto e Trevi. L. 35,600.

Impianto di un nuovo sistema di segnalamento Siemens e Halske sulla linea Bologna-Pistoia in sostituzione degli attuali apparecchi a campana Leupolder. L. 79,000.

Impianto di due chioschi metallici per uso di orinatoi nel piazzale esterno della stazione di Pistoia. L. 4900.

Ricostruzione del tetto del magazzino per l'olio nella stazione Centrale di Venezia. L. 18,000.

Ampliamento del magazzino merci a piccola velocità, sistemazione del piano caricatore e costruzione di un muro di cinta verso il piazzale esterno della stazione di Aquila. L. 13,460.

Dal Comitato superiore delle strade ferrate sono state accettate le seguenti proposte della Società esercente la rete Adriatica: per l'impianto di una grue da 20 tonnellate del sistema G. Russel di Glasgow sullo scalo merci di Venezia S. Lucia, imputando la relativa spesa alla categoria 8 dell'allegato *B* del Capitolato d'esercizio; per la sistemazione della Rimessa locomotive e per la costruzione di un fabbricato ad uso alloggio del Capo e Sotto Capo deposito, per dormitori di macchinisti e fuochisti nella stazione di Bari.

Ferrovie Sicule. — Preventivo di L. 3540 per impianto di capra di sollevamento di locomotive in stazione di Messina.

Preventivo di L. 2570 per costruzione di platea al ponte situato al km. 176,726 della linea Palermo-Porto-Empedocle.

Ferrovie Secondarie della Sardegna — La Società emette 30,000 azioni di 2ª Serie al valore nominale di L. 250 ciascuna.

I sottoscrittori delle 30,000 azioni della 1ª Serie che a termini dell'art. 4 dello Statuto hanno diritto di assumere azioni di 2ª Serie in numero uguale a quello da essi assunto e sottoscritto nell'atto costitutivo di azioni di 1.a Serie, qualora intendano far uso di questo diritto di opzione devono farne dichiarazione scritta entro il 15 settembre prossimo, versando entro detto giorno i tre decimi sulle azioni per le quali avranno fatto l'opzione. Trascorso detto termine il Consiglio d'amministrazione disporrà di tali azioni in conformità della deliberazione dell'assemblea.

Ferrovia Santhià-Borgomanero. — Venticinque sindaci di cospicui comuni del Piemonte hanno indirizzato al Ministro dei lavori pubblici, onorevole Saracco, la seguente petizione in favore della costruzione della linea Santhià-Borgomanero:

A S. E. il sig. comm. Saracco
Ministro per i Lavori Pubblici, Roma.

« Eccellenza! Il Piemonte e la città di Torino avrebbero diritto di protestare altamente se la spesa di 45 milioni che costò all'Italia il traforo del Gottardo, ed alla quale essi contribuirono in larga parte, producendo, come era naturale, vantaggi ad altre regioni più fortunate dovesse continuare a svolgersi per essi unicamente a danno, per la mancanza della necessaria linea di comunicazione.

« L'E. V. non può rilevare quanto sarebbe sconveniente che un'intera parte dell'alta Italia dopo insistenti domande che da circa dieci anni sono indirizzate al regio governo, continuasse a rimaner priva di una ferrovia che oltre al procurarle questa congiunzione diretta col Gottardo, è pur quella che da Santhià per Romagnano a Borgomanero le offre la percorrenza più breve alla valle Sesia, alla linea del Sempione, alla zona del Verbano, e che vantaggia nel modo più diretto le comunicazioni con tutti gli opifizi industriali di quelle parti.

« Questa costruzione, se richiederà allo Stato un capitale di qualche rilievo, promette tuttavia di riprodurre un largo interesse sulla spesa del suo impianto, poichè su 60 chilometri di nuova costruzione non saranno meno di 122 chilometri di minori percorrenze complessive sulle varie linee, delle quali faranno loro prò le provincie di Cuneo e di Torino nelle loro comunicazioni con quella di Como e quella di Milano (per la sua parte occidentale) attraverso il territorio di una quinta Provincia, quella di Novara, che ne sarà forse più vantaggiata di tutte.

« L'E. V. non ignora certamente da quanto tempo il Piemonte e la città di Torino si mostrassero impensieriti dei danni che dovevano derivar loro dall'apertura del Gottardo ed avvisassero al modo di ottenere un collegamento ferroviario diretto.

La linea a ciò destinata conta uno studio particolareggiato fatto dal Governo; fu da molti anni promessa in pieno Parlamento, come la prima che sarebbe stata costrutta, e sebbene per successivi cambiamenti nella direzione del Ministero dei lavori pubblici, le promesse non siano ancora state poste ad effetto, non stanno meno formali gli impegni presi verso gl'interessati dall'amministrazione generale dello Stato.

« L'E. V. che conosce le condizioni del Piemonte, non vorrà certamente privarlo di un'opera di tanto rilievo che gli è indispensabile, e siccome in vista degli abbondanti frutti che essa promette non sarà difficile di trovar Case bancarie le quali con utili combinazioni finanziarie ne assumano la costruzione senza sensibili aggravi dello Stato, i sottoscritti le chiedono che voglia prendere le opportune disposizioni affinchè la costruzione sia definitivamente stabilita nel più breve termine possibile, con quelle condizioni che l'illuminata sua saviezza e la provata esperienza saranno per suggerirle. »

Ferrovia Reggio-Guastalla-Carpi — Ha avuto luogo la visita di ricognizione del tronco di questa linea, compreso fra Correggio e Carpi, e la Commissione tecnica governativa che ha proceduto alla visita stessa ha riconosciuto il tronco in parola definitivamente compiuto fino al punto ove deve innestarsi nella stazione di Carpi colla ferrovia Modena-Mantova. Non è possibile però aprirlo all'esercizio perchè mancano i lavori d'innesto che la Società dell'Adriatico non ha ancora eseguiti per non aver potuto concordarsi colla subconcessionaria della predetta ferrovia circa le condizioni relative al servizio cumulativo. Sappiamo che la Deputazione provinciale di Reggio, concessionaria della linea, ha fatto premure al Ministero dei lavori pubblici perchè procuri di eliminare le divergenze insorte fra le due Società di esercizio, nel più breve termine possibile. Che se i lavori pell' allacciamento dovessero a lungo ritardare, la Concessionaria sarebbe intenzionata di aprire il tronco all'esercizio, provvedendo all'impianto di opere provvisorie in prossimità della stazione di Carpi, per istabilire almeno il servizio passeggieri fra Carpi e Reggio.

Ferrovia Benevento-Avellino. — Lo stato di avanzamento dello scavo e delle murature, delle 8 gallerie in costruzione lungo il tronco da Prata ad Altavilla, della ferrovia Benevento-Avellino, e che misurano in assieme metri 2950, è il seguente:

Scavo, piccola sezione m. 69.65; grande sezione m. 1652.37; strozzo, m. 52.00; *muratura*, calotta m. 1656.51; piedritti m. 1526.72; arco rovescio m. 350.21.

Ferrovie del Trentino. — Si parla a Trento degli studi che sarebbero in corso per la costruzione d'una linea che dovrebbe unire Trento con Primolano e Bassano; e di un'altra che, passando per Arco-Riva-Rovereto, dovrebbe unire la Valle del Garda con quella dell'Adige.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia dello Spluga. — Oggi, 3 settembre, si riuniscono a Coira, nel palazzo federale, i delegati dei cantoni svizzeri interessati alla costruzione della linea dello Spluga.

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio Federale Svizzero ha prolungato di un anno i termini concessionali per la costruzione della ferrovia Laegenthal-Huttwyl.

Ferrovie Tedesche. — Si sta applicando il secondo binario sulla linea strategica Sarreguemines-Gemersheim. I lavori devono esser finiti ai primi di novembre.

— Il governo tedesco ha pure appaltato i lavori di una linea strategica di unione della ferrovia di Malmedy, confini prussiani a Tre Ponti per Stavelot. Questa linea permetterà di giungere dalla Germania a Liegi, senza passare nè ponti, nè gallerie, mentre che la linea belga esistente, via Herbesthal, passa per più di 20 ponti o gallerie. La stazione di Tre Ponti sarà ben presto testa di linea della ferrovia d'Amblène a Liegi. L'unione è essenzialmente strategica, i lavori dovranno essere compiuti entro un anno.

Ferrovie Francesi. — Le compagnie ferroviarie dell'Est e della Parigi-Lione-Mediterraneo, per comodo dei *touristes* che desiderassero visitare la Svizzera centrale e l'Oberland bernese, stabilirono un servizio di biglietti a prezzi ridotti valevoli per 30 e 60 giorni.

I principali punti dell'itinerario sono: Parigi, Belfort, Basilea, Olen, Lucerna, Alpnach, Brienz, Interlaken, Thun, Berna, Friburgo, Losanna, Ginevra.

I biglietti valevoli per 30 giorni costano: in 1.a classe L. 152.95; in 2.a classe 119.35. Quelli valevoli per 60 giorni costano: in 1.a classe L. 166.40, in 2.a classe L. 129.50.

Ferrovie del Tonchino. — La Commissione tecnica che, d'ordine del governo francese, studiò la costruzione delle ferrovie del Tonchino ha terminato i suoi lavori.

Il rapporto lunghissimo della Commissione è stato pubblicato dal *Journal Officiel*. In esso è detto che la rete ferroviaria tonchinese sarà a scartamento ridotto e dovrà soddisfare « agli interessi industriali e commerciali e rispondere alle necessità politiche, amministrative e militari » e perciò le linee saranno tracciate in modo da corrispondere alle correnti commerciali del paese.

Notizie Diverse

I lavori ferroviari. — All'Ufficio del R. Ispettorato generale si sta elaborando un nuovo capitolato amministrativo per gli appalti dei lavori ferroviari, da eseguirsi per conto diretto dello Stato.

Sarà sostituito al vigente capitolato generale, che rimonta al 1870.

Le rinnovazioni che si proporranno sono di molta importanza, massime per quanto concerne la sistemazione delle controversie fra lo Stato e gli appaltatori.

Si ha fiducia che il nuovo capitolato gioverà ad evitare le liti troppo frequenti e dispendiose per il pubblico erario.

Per il trasporto dei bozzoli. — L'on. Grimaldi ha rimesso all'on. Saracco le petizioni che gli sono pervenute dalla Lombardia, per reclamare un ribasso nel trasporto dei bozzoli in ferrovia.

Aggiunta alla nomenclatura delle tariffe. — Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno presentato al R. Ispettorato ge-

nerale la proposta per aggiungere nella nomenclatura delle vigenti tariffe la voce « *gangheri e ghangherelle di ferro e di ottone* » colla indicazione della 2.a classe della tariffa generale e speciale N. 75, senza la parola spiegativa *agrafi*, e ciò allo scopo di eliminare le contestazioni che per la mancanza della voce predetta, insorgono riguardo al modo di tassazione della merce predetta.

Congresso ferroviario internazionale. — Il Consiglio Federale Svizzero ha delegato l'ing. Dapples e l'ispettore Fohrner al Congresso internazionale delle ferrovie in Milano.

Servizio postale ferroviario. — Nella scorsa settimana, sotto la presidenza del comm. Tantesio Direttore generale delle Poste, si adunò al Ministere dei lavori pubblici, la Commissione incaricata di regolare il servizio postale e porlo in armonia coi sempre più crescenti bisogni delle comunicazioni interne ed estere. La discussione fu poco lunga, perchè gli adunati convennero pienamente nelle idee manifestate dall'egregio Direttore generale, e fu ritenuto necessario l'aumento di vagoni ferroviari nel numero di 100 circa, perchè il servizio degli ambulanti abbia a riescire completamente. Intanto si appalteranno 75 vagoni di quelli ritenuti urgenti.

Il prezzo dei trasporti. — Una questione, che sembra quanto prima dover giungere all'ordine del giorno in Inghilterra, è quella del riscatto delle ferrovie per parte dello Stato.

La Commissione reale, istituita per ricercare i rimedi possibili alla depressione degli affari, ha dichiarato che una delle cause principali di questa depressione era il caro dei trasporti. Il prezzo del trasporto delle merci per ogni 100 miglia inglesi e per tonnellata, presenta, in *pences* (10 centesimi) le cifre seguenti:

Stati Uniti 63; Belgio 70; Germania 84; Italia 108; Austria-Ungheria 111; Olanda 118; Gran Bretagna 135; Francia 154; Svezia 160.

Se si aggiunge a questo prezzo la tassa sui viaggiatori, la Gran Brettagna è il paese, in cui i trasporti ferroviari sono i più elevati.

Dal Mediterraneo al Golfo Persico. — Il francese Eude ha elaborato il grandioso progetto di costruire un canale tra il Mediterraneo ed il Golfo Persico.

Questo canale farebbe concorrenza a quello di Suez.

Non si tratterebbe però di costruire tra il Mediterraneo ed il Golfo Persico un canale attraverso ai paesi separati da questi due mari, ma di scavare soltanto un canale tra Beles sull'Eufrate ed Antiochia sul Mediterraneo, e di sistemare il corso dell'Eufrate.

Il canale Beles-Antiochia sarebbe lungo 275 chilometri e riceverebbe le acque dal fiume Eufrate. Le navi giungerebbero quindi dal Mediterraneo, anzitutto nel canale Beles-Antiochia ed entrerebbero poscia nell'Eufrate, di dove avrebbero accesso nel Golfo Persico.

L'Eufrate è 100 metri più alto del Mediterraneo. Il canale di 275 chilometri condurrebbe parte delle acque di questo fiume, che ora si versano tutte nel Golfo Persico, nel mare Mediterraneo. La pendenza di questo canale sarebbe soltanto di metri 0,37 per chilometro.

In causa della sistemazione dell'Eufrate ed anche in parte del fiume Tigri (giacchè questi due fiumi si confondono prima di giungere al Golfo Persico), e dovendosi approfondire i porti, si dovrebbero scavare metri cubi 800,000,000 di terra, laonde la spesa complessiva ammonterebbe all'enorme somma di 1,500 milioni di lire.

Il Canale del Baltico. — Nel corrente mese saranno effettuate le espropriazioni necessarie alla costruzione del Canale del Baltico.

Dal Volga al Don. — La questione di aprire un canale fra il Volga e il Don non è la prima volta che richiamò l'attenzione dei Russi. Fino dai tempi della dominazione turca, Selim II, che assediava Astrakan, aveva tentato di scavare un canale per condurre nel Mar Caspio il suo materiale di guerra. Più tardi, Pietro il Grande fece fare dei tentativi di scavo fra Kalatch e Tsaritsin. La distanza fra queste due città è di circa 70 chilometri, ed è appunto quello il tracciato prescelto dalla Commissione tecnica.

Dopo alcuni studi preliminari la Commissione si è costituita in *Compagnia del canale Volga-Don* e votò un primo versamento di fondi di 50,000 rubli (cioè 112,000 lire al corso d'oggi) per gli studi tecnici sopra luogo. Questi studi, compiuti da ingegneri francesi, furono approvati in tutti i loro particolari. Fu pure steso e redatto un rapporto statistico delle merci trasportate sul Volga, con calcoli basati sullo sviluppo che la riunione dei due fiumi darà al commercio di quelle contrade che formeranno i due bacini e particolarmente alla città di Rostoff.

La spesa di scavo del canale e di dragaggio sull'alto Don, fu valutata a circa 70 milioni di franchi, cioè un milione per chilometro e la durata dei lavori a tre anni.

BIBLIOGRAFIA. — **Codice ferroviario** dell'avvocato GASCA CESARE LUIGI. (Milano, Ulrico Hoepli editore, prezzo L. 14).

È uscito testè alla luce il 1° volume di questa pubblicazione che può ritenersi il più completo commento delle leggi vigenti in materia di strade ferrate, e tornerà proficua non soltanto agli avvocati, ma eziandio a tutti i commercianti, intraprenditori di costruzioni ferroviarie, amministratori delle strade ferrate; vi si trovano infatti tutte le disposizioni legislative, nonchè le risoluzioni di tutte le quistioni riflettenti la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle ferrovie, le relazioni fra le società e il governo e i privati, corroborate dalla giurisprudenza italiana e straniera.

Nel 1° volume l'egregio avv. Gasca, già noto agli studiosi per altri importanti lavori, tratta del *Diritto pubblico*, nei due volumi che seguiranno tratterà del *Diritto privato* e del *Diritto internazionale*.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Agosto 27	Settembre 3
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 769,50	777,50
» » Mediterranee	» 612	617
» » Sicule	» 590	599
» » Sarde (preferenza)	» 285	282
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 395	400
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 546,50	546
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 308	304
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara-Seregno	» 251,50	248
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 324,50	322
» » » 2ª emiss.	» 312	313,50
» » Centrale Toscana	» 529	530
» » Meridionali	» 328	328
» » Sarde, serie *A*	» 322	322
» » » serie *B*	» 319	319
» » » 1879	» 325	325
» » Pontebba	» 482,50	492
» » Nord-Milano	» 273	273
» » Meridionali Austriache	» 289	290

PAGAMENTI

Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — Dal 15 corrente verrà pagato L. 4.80 per ciascuna azione di 1.a Serie quale acconto dividendo al 30 giugno scorso.

CONVOCAZIONI

Società A. Concessionaria della S. F. Torino-Cuneo-Saluzzo. — Assemblea generale ordinaria pel 27 corrente alle ore 4 pomeridiane.

Società A. Concessionaria della S. F. Alessandria-Novi-Piacenza. — Assemblea generale ordinaria degli azionisti pel 27 corrente, alle ore 5 pom.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Roma (6 settembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto della ordinaria quinquennale manutenzione delle seguenti strade suburbane:

I. Strada Laurentina, dal ponticello di S. Paolo sulla via Ostiense al ponticello detto di Schizzanello. Spesa prevista L. 24,000 per ogni anno.

II. Strada Portuense, dalla porta Portese sino alla torre fanale di Fiumicino, e strada dell' Isola Sacra dallo sbocco del ponte di barche sul canale del Tevere a Fiumicino, sino all' approdo della scafa nell' altro ramo del Tevere. Spesa prevista L. 47,000 all' anno.

III. Strada Trionfale, dal bivio col vicolo Strozzi all' incontro della via Nazionale Cassia, presso i casali della Giustiniana, e Strada Angelica dalla cinta daziaria, a fianco del vicolo Strozzi, al piazzale del ponte Milvio. Spesa prevista L. 44,500 all' anno.

IV. Strada Ardeatina, dal selciato incontro la Chiesa *Domine quo vadi* alla traversata di Albano, presso i casali della Falcognana, e strada delle Sette Chiese dalla via Ostiense presso S. Paolo all' Appia Antica presso S. Sebastiano. Spesa prevista L. 20,500 all' anno. Cauzione provvisoria L. 1200 pel 1° lotto; L. 2,335 pel 2°; L. 2,200 pel 3° e L. 1035 pel 4°. Cauzione definitiva L. 2,400 pel 1° lotto; L. 4,670 pel 2°; L. 4,480 pel 3° e L. 1,500 pel 4°. Deposito per spese L. 1800 pel 1° lotto; L. 3600 pel 2°, L. 3400 pel 3° e L. 1500 pel 4°.

Municipio di Torino (9 settembre, ore 2 pom., 1.a Asta). — Appalto della costruzione di un acquedotto murato lungo la via Foggia e di un casotto pel custode idraulico e relativo magazzino scoperto. Importo L. 120,000. Cauzione L. 12,600. Deposito per spese 2600. Fatali 19 settembre, ore 11 ant.

Deputazione Provinciale di Napoli. (9 settembre, ore 1 pom., 1.a Asta). — Appalto per cinque anni della manutenzione della strada dal termine del Casolato di Torre Annunziata fino al termine della Provincia luogo detto Valle (mt. 3,575.98). Annuo estaglio L. 13336. Cauzione provvisoria L. 3334. Cauzione definitiva L. 13336.

Direzione delle Costruzioni Navali, 3° Dipartimento (Venezia) (13 settembre, ore 12 merid., 2.a Asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto degli oggetti di ferro fucinato di ferraccio, di bronzo, di ottone e di rame, o misti, greggi e lavorati. Importo L. 200,000. (Vedi N. 33 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Messina, (13 settembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto di lavori diversi da eseguirsi sull'altura della Pietrazza (Costa Sicula dello stretto di Messina presso Messina). Importo L. 120,000. Cauzione L. 12000. Lavori compiuti in 180 giorni.

Regia Prefettura della Provincia di Padova (15 settembre ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto del lavoro per la formazione del rialzo ed ingrosso di due tratti di banco a rinforzo dell'argine sinistro di Adige a Drizzagno Loredan con Taglio Occa (mt. 767). Importo L. 65,436.30. Cauzione provvisoria L. 3000; Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 1000. Lavori compiuti in 120 giorni.

Città di Treviso (15 settembre, ore 12 meridiane, unico e definitivo). — Appalto delle opere e somministrazioni occorrenti al riordino e completamento della diga attraverso il fiume Brembo in territorio di Brembate di Sotto e serviente a convogliare le acque di quel fiume nelle roggie Trevigliesi per la presunta somma di lire 67,420.50. Cauzione lire 6000.

Municipio di Taranto (15 settembre, ore 11 ant.) 1.a Asta, — Appalto dei lavori in ordine al taglio del lato meridionale del palazzo Amati, alla sistemazione della strada in prolungamento della via Vittorio Emanuele ed all'adattamento dei rimanenti locali ad uso di scuole pubbliche in Taranto. Importo L. 65,000. Lavori ultimati in mesi sei. Cauzione lire 6000. Deposito per spese L. 1000.

Municipio di Copparo (Ferrara) (15 settembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto della manutenzione a ghiaia delle strade comunali pel triennio 1888-90. Importo annuo L. 65,762.16. Cauzione L. 3000. Fatali 10 ottobre.

Regia Prefettura della Provincia di Padova (20 settembre, ore 10 ant. unico definitivo). — Appalto del lavoro d'imbancamento dell'argine sinistro di Adige nella località Drizzagno con Volta Nani fra gli stanti 97 e 101 in Comune di S. Urbano (mt. 632). Importo L. 38,008.80. Deposito L. 15,514.64 per compensi di danni ai privati. Cauzione L. 2000. Deposito per spese L. 700.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la fornitura in opera di n. 2 barche *(Bette)* per conto dell'Impresa E. Rocca.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Rovigo. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti al rialzo e ingrosso a definitiva sistemazione dell'argine destro di Adige, in comune di Badia Polesine, di L. 261,900, tenuto il 22 agosto, fu aggiudicato al signor Valentini Pietro, col ribasso del 35.21 0[0 su lire 261,900 (Vedi N. 32 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni del 1° dipartimento Spezia. — L'appalto della fornitura di 45,000 ghiere d'acciaio imbutiformi per caldaie marine di diverse dimensioni, fu aggiudicato alla Società cooperativa di produzione di Sampierdarena, per la somma di L. 18.50 0[0 e L. 5 0[0 di ribasso. (Vedi N. 28 e 33 del *Monitore)*.

Direzione del Genio militare di Torino. — L'appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato per scuderie per truppe a cavallo, fu aggiudicato al signor Maffiotti Dionigi, domiciliato a Torino, per la somma di L. 40,000. (Vedi N. 34 del *Monitore)*.

R. Albergo di Virtù di Torino. — L'appalto dei lavori di costruzione del fabbricato a nuova sede dell'Istituto Albergo di Virtù, fu aggiudicato al signor Stratta Sebastiano, domiciliato a Bollengo (Ivrea), per la somma di L. 301,906.20. (Vedi N. 28 e 33 del *Monitore)*.

R. Prefettura di Verona. — L'appalto dei lavori di rialzo-ingrosso di banca e parziale costruzione di sottobanca a robustamento di un tratto dell'argine sinistro dell'Adige in località Volta Marioni, comune di Terrazzo, fu aggiudicato al signor Nuvolari Gedeone, domiciliato a Legnago, per la somma di L. 54,197.94. (Vedi N. 33 del *Monitore)*.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Vicenza. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione degli argini del fiume Guà a valle del ponte di Roveredo fino al confine col circondario idraulico di Este, fu aggiudicato al signor Rubello Cesare, col ribasso del 12.80 0[0 su L. 183.320. (Vedi N. 32 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Ravenna. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti pei lavori di manutenzione delle palafitte del porto canale Corsini per un triennio, fu aggiudicato al signor Paolo Zarandi, col ribasso di cent. 5 0[0 su lire 212,160. (Vedi N. 33 del *Monitore*).

Municipio di Roma. — L'appalto dei lavori per il collocamento e la definitiva sistemazione di un tratto di condottura dell'acqua Paola, fu aggiudicato al signor Leonardo Cascioli, domiciliato a Roma, piazza Vittorio Emanuele, n. 97, per la somma di L. 26,690. (Vedi N. 29 e 31 del *Monitore)*.

R. Prefettura di Cagliari — L'appalto dei lavori di allargamento da 5 a 6 metri del tratto di strada compreso fra Cagliari e Santa Caterina di Pittinuri, fu aggiudicato al signor Rey Secondino, domiciliato a Cagliari, per la somma di lire 33,728.15 (Vedi N. 25, 28 e 31 del *Monitore*).

R. Prefettura di Firenze. — L'appalto dei lavori a difesa e sistemazione del tratto di argine sinistro del fiume Arno dal mulino dell'isola sul fiume Elisa allo sbocco del Rio di Dogaia, ecc., fu aggiudicato al signor Ferdinando Cencetti domiciliato a Firenze, per la somma di lire 58,388.12. (Vedi N. 33 del *Monitore*).

Municipio di Gerace. — L'appalto dei lavori e le somministrazioni per la condotta di acqua potabile dalle sorgenti Trunchi e Gerace Marina, fu aggiudicato al signor Massara Gaetano fu Giuseppe, domiciliato a Reggio Calabria, per lire 74,306,97. (Vedi N. 29 del *Monitore*).

R. Prefettura di Padova. — L'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro del canale Pontelongo da Correzola a Brenta dell'Abbà in territorio dei comuni di Pontelongo, Coderigo e Correzola, fu aggiudicato al signor Bertani Ernesto di Luigi, per lire 35,050,69 (Vedi N. 33 del *Monitore*).

Manicomio di Palermo. — L'appalto della costruzione di una parte del nuovo Manicomio che dovrà sorgere nel podere Vignicella, fu aggiudicato al signor Luigi Maniscalco Mustica, domiciliato a Palermo, col ribasso del 9.75 0[0 su lire 202,281.62. (Vedi N. 29 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

23ª Decade — Dall'11 al 20 agosto 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	1.291.615 91	47.571 47	325,823 46	1.125.389 76	28.167 40	2.821.598 00	3.980 00	708 91
1886	974.634 32	45.592 84	279.511 66	1.200.573 77	27.393 60	2.527 411 19	3.980 00	635 03
Differenze nel 1887	+ 320.011 59	+ 2 278 63	+ 46.311 80	— 75.184 01	+ 768 80	+ 294.186 81	»	+ 73 91
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1887	22.297.136 93	1.073.238 16	6.650.019 69	27.427.390 09	784.052 61	58.231.917 48	3.980 00	14.631 14
1886	19.533,272 52	925.677 40	6.130.977 42	26.403 931 51	733.044 68	53.725.903 53	3.980 00	13.498 97
Differenze nel 1887	+ 2.764.914 41	+ 147.560 76	+ 519.072 27	+ 1.023.458 58	+ 51.007 93	+ 4.506.013 95	»	+ 1,132 17

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	45.192 15	1,018 80	4.694 75	50.981 75	1,096 10	102.986 55	805 00	127 93
1886	25.280 40	400 05	4.206 65	25.147 15	440 20	55.474 45	561 00	98 88
Differenze nel 1887	+ 19.911 75	+ 618 75	+ 488 10	+ 25.837 60	+ 655 90	+ 47.512 10	+ 244 00	+ 29 05
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1887	817.334 56	19.421 63	92.167 08	693.763 19	22.618 90	1.675.305 36	728 21	2 300 58
1886	498.015 99	9.237 53	37.863 49	242.970 32	15.526 65	803.613 98	475 54	1.689 90
Differenze nel 1887	+ 349.318 57	+ 10.184 10	+ 54.303 59	+ 450.792 87	+ 7.092 25	+ 871 691 38	+ 252 67	+ 610 68

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	3.136 90	2.185 60	+ 951 30	49.361 90	47.397 50	+ 1.964 40
Merci	590 40	405 60	+ 184 80	15.912 17	11.478 50	+ 4 433 67
Introiti diversi	104 65	15 75	+ 88 90	2.586 65	737 36	+ 1.849 29
Totali	3 831 95	3.606 95	+ 1,225 00	67.860 72	59.613 36	+ 8.247 36

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

5ª Decade — Dall'11 al 20 agosto 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	41.822 82	657 51	11.913 12	82.935 50	1.633 95	138.962 90	606 00	229 31
1886	112.656 97	2.393 70	11.858 59	110.466 11	2.000 99	239.376 36	606 00	395 01
Differenze nel 1887	— 70.834 15	— 1.736 19	+ 54 53	— 27.530 61	— 367 04	— 100.413 46	»	— 165 70
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO								
1886-87	310 705 75	7.966 63	81.252 95	439.511 42	6 680 07	819.116 82	606 00	1.401 18
1885-86	569.861 62	11.576 25	75.711 56	493.682 80	9.332 99	1,160.168 22	606 00	1.914 47
Differenze nel 1887	— 259.158 87	— 3.609 62	+ 8.541 39	— 54.171 38	— 2.652 92	— 311.051 40	»	— 513 29

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	2.067 92	61 58	178 81	3.082 58	39 53	5.430 42	62 00	87 59
1886	3.282 75	29 55	80 80	116 68	19 05	3.528 83	31 00	113 83
Differenze nel 1887	— 1.214 83	+ 32 03	+ 98 01	+ 2.965 90	+ 20 48	+ 1.901 59	+ 31 00	— 26 24
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO								
1886-87	14.596 43	299 59	2.940 71	10.080 88	136 91	28.054 52	62 00	452 49
1885-86	17.902 38	180 50	468 31	580 80	124 20	19.256 19	31 00	621 17
Differenze nel 1887	— 3.305 95	+ 119 09	+ 2.472 40	+ 9.500 08	— 12 71	+ 8.798 33	+ 31 00	— 168 68

ANNUNZI

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

Anno XX. Sabato, 10 Settembre 1887 Num. 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LINEA GENOVA-ACQUI-ASTI

Come abbiamo annunziato nel nostro n. 34 del 20 agosto u. s., esponiamo alcuni cenni sulla elaborata ed interessante Relazione redatta dal sig. comm. A. Giambastiani, Ingegnere capo Direttore per gli studi della linea Genova-Acqui-Asti.

In omaggio all'art. 11 della legge 5 luglio 1882 per la costruzione delle ferrovie complementari di 2ª e 3ª categoria, il R. Ministero dei lavori pubblici ordinava nel 1883 gli studi della linea Genova-Acqui-Asti, che era fin d'allora urgentemente domandata dal traffico ognor crescente nel Porto di Genova e sulla ferrovia Genova-Novi, nonchè dai bisogni reali ed imperiosi delle fertili, industri e popolose regioni che saranno servite dalla nuova ferrovia. L'incarico degli studi fu affidato al sig. comm. ing. Angelo Giambastiani, coadiuvato dal personale che aveva già sotto la sua direzione condotto a termine gli studi e le costruzioni delle linee Oleggio-Pino e Gallarate-Laveno.

Incominciati i rilievi di campagna sul finire dell'anno 1883, furono nel 1884 compilati i numerosi e svariati progetti che sono indicati nella Relazione Giambastiani.

Proemio. — Nel Proemio della Relazione sono sommariamente esposti i criteri tecnici ed economici che servirono di guida nello stabilire i limiti di pendenza e dei raggi delle curve, la ubicazione delle stazioni, le modalità di costruzione; che servirono, in una parola, di norma costante nello studio dei progetti, alla scopo di avere un tracciato il più utile possibile nei rapporti dell'esercizio, ed avuto il debito riguardo alle spese di costruzione.

Le previsioni fatte per l'esercizio della linea furono che il suo traffico diverrà in breve attivissimo, vista l'importanza industriale, agricola e commerciale delle valli e dei centri popolati, che si incontrano da Genova, per Ovada ed Acqui, ad Asti, e delle valli laterali, che da varie direzioni vi affluiscono, e tenuto conto ancora del notevole riavvicinamento che per mezzo della nuova linea si avrà dalla Capitale del Regno e dal maggior Porto d'Italia al Piemonte, a Torino, ed al valico del Cenisio.

Il Proemio della Relazione si chiude colle seguenti parole:

« Mentre fui largo nel prevedere quanto è necessario « per un importante esercizio, ho avuto sempre per mas« sima di bandire ogni lusso decorativo ed ogni spesa che « non fosse assolutamente necessaria o per servizio o per « la solidità delle opere.

« Coi criteri direttivi di ordine generale sovraesposti fu « studiato il tracciato della ferrovia Genova-Acqui-Asti « con tutte quelle soluzioni che possano essere consigliate « da ragioni tecniche ed economiche e da interessi locali, « e ne presento alla superiorità il progetto corredato degli « elementi di confronto necessarii all'esame ».

Descrizione dei tracciati. — La nuova linea, che ha comune colle linee esistenti il tratto da Genova a Sampierdarena e fino al nuovo ponte sul torrente Polcevera costrutto per la succursale dei Giovi, deve, per giungere ad Ovada, attraversare l'Appennino ligure; dopo diligenti studi venne stabilito essere, sotto ogni rapporto, conveniente che questo attraversamento si faccia sotto il monte Turchino passando dalla valle del Gorsezio sopra Voltri, alla valle della Stura fra gli abitati di Masone e di Rossiglione.

La Relazione Giambastiani, accennando appunto alle due valli suindicate, così si esprime:

« La relativa depressione di queste valli in relazione « alla loro disposizione planimetrica, la loro direzione che « si avvicina di molto alla rettilinea tracciata fra i due

« centri da porsi in comunicazione, l'importanza loro pei « molti e grandiosi opifici industriali che vi hanno op« portuna sede ad utilizzare quella fonte naturale di ric« chezza creata dalle perenni abbondanti acque che cor« rono nei loro thalweg. in una parola tutte le circostanze « tecniche ed economiche concorrono a rendere evidente « che una ferrovia Sampierdarena-Ovada dovea natural« mente attraversare l'Appennino sotto il monte Turchino».

Le condizioni geologiche del terreno da attraversarsi in galleria si constatarono soddisfacenti, essendo il monte costituito da roccie serpentine compatte ed assai omogenee; cosicchè le difficoltà da superarsi saranno solo quelle dovute alla durezza della roccia, per le quali è possibile fare esatte previsioni, ma non devono temersi le ingrate sorprese che qualche volta si verificarono in costruzioni di Gallerie. Inoltre la traversata del Turchino soddisfa pure le condizioni richieste dall'autorità militare per gli scopi strategici, che la nuova linea potrà avere per la difesa dello Stato.

Stabilito per tal modo il valico dell'Appennino, sorsero varie altre questioni relative al tracciato della linea nelle diverse località, questioni economiche e di interessi locali, che resero impossibile l'adozione *a priori* d'un tracciato unico; ma costrinsero la Direzione della linea a moltiplicare gli studî, quantunque non siasi tenuto conto che delle domande legittime e ben giustificate nelle varie regioni, e condussero alla presentazione di diversi progetti, sui quali le competenti sedi superiori dovranno pronunciarsi scegliendo poi il tracciato che dovrà essere eseguito.

Sotto questo punto di vista la linea deve dividersi in 4 parti:

1. Genova-Ovada.
2. Ovada-Acqui.
3. Acqui-Nizza Monferrato.
4. Nizza-Asti.

(Continua).

Il Materiale ferroviario

Riproduciamo con piacere il seguente articolo del *Popolo Romano*, al quale facciamo piena adesione:

La sola critica fondata che può muoversi da chi non è al corrente della gestione ferroviaria, è quella che riflette la deficienza e lo stato del materiale ferroviario.

Ma qui, anzitutto, occorre premettere che le Società, tanto bombardate per questa faccenda, non hanno alcuna responsabilità, per la semplice ragione che il materiale mobile si provvede, con legge, coi fondi della Cassa patrimoniale, che è amministrata dallo Stato.

Ma, o Stato o Società, dice il pubblico, il fatto è che il materiale è deficiente ed una parte si trova in pessimo stato — dunque bisogna provvedere.

Niente di più giusto, ma, se noi siamo i primi a convenire di questa necessità, dobbiamo però far notare che le carrozze e i carri, le locomotive e i tenders non sono biscottini che si possono, coi progressi moderni, impastare a macchina e far cuocere a migliaia al giorno nei forni meccanici.

È indubitato che, con maggiore energia e risolutezza, si sarebbe potuto, dal primo luglio 1885 ad oggi, dare alla costruzione del materiale mobile, una maggiore spinta tanto più necessaria, inquantochè, grazie al famoso esercizio di Stato, ci siamo trovati con un materiale mobile, non solo insufficiente ai bisogni del traffico crescente, ma con un materiale vecchio e in condizioni pessime.

Ma anche qui c'è un'attenuante. Si doveva affidare alle Case estere la costruzione o affidarla, almeno in parte, alle officine nazionali? Anche questa era una questione grave che fece sorgere vive polemiche.

Dovendo però assicurare del lavoro alle nostre officine, bisognava naturalmete rinunziare al vantaggio di avere in pochi mesi delle migliaia di carri e di macchine nuove. Si adottò adunque un temperamento medio, al quale per l'avvenire non si è molto propensi nelle sfere governative — il temperamento, cioè di affidarne una parte con gara internazionale e una parte con gara nazionale.

E, perchè i lettori abbiano un'idea della mole del lavoro diamo qui appresso uno specchietto dei carri e carrozze appaltati dal primo maggio a tutto agosto di quest'anno e che si trovano, per conseguenza, in costruzione nelle officine nazionali sottodescritte:

Rete Mediterranea

Ditta Diatto di Torino	N.	300
Ditta Grondona di Milano	»	335
Officine di Savigliano	»	448
Miani-Venturi a Milano	»	317
Elvetica-Breda a Milano	»	100
Fratelli Invitti	»	150
Totale	N.	1650

Rete Adriatica

Miani-Venturi a Milano	N.	240
Officine di Savigliano	»	24
Grondona di Milano	»	93
Officine di Venezia	»	425
Totale	N.	782

L'Ausiliare di Torino ha poi 2000 assi montati. Tassara di Voltri 7000 molle a balestra, e Raggio a Voltri 6000 a spirale.

Non abbiamo il numero delle locomotive, ma oltre quelle in costruzione, ne debbono essere affidate, se già non lo furono, un centinaio in questi giorni.

Ora se ai 2500 carri e carrozze che si costruiscono nelle nostre officine, ne aggiungiamo 1500, circa, che si costruiscono all'estero, si comprenderà facilmente che 4000 carri e 150 locomotive richiedono del tempo, sicchè bisogna avere un pò di pazienza, a meno che non si preferisca di fare tutto all'estero, con danno grave dell'industria nazionale.

Certamente quando si sarà provveduto, fra cinque o sei mesi al più, a tutto questo fa bisogno straordinario, un gran passo sarà fatto anche nel materiale mobile, ed in seguito, dando le commissioni a tempo, le cose procederanno normalmente.

LE FERROVIE INGLESI NEL 1886.

Il *Board of trade* pubblicava giorni sono il suo rapporto sull'esercizio delle Strade ferrate del Regno Unito nel 1886. Ne riassumeremo alcuni dati, di quelli che ci sono sembrati più importanti, sia considerati in loro stessi, sia posti in confronto con le statistiche delle reti continentali.

Il 1886 non fu per le reti inglesi un'annata molto favorevole. Risulta infatti dalle statistiche pubblicate dal *Board of trade* che le rendite nette delle ferrovie inglesi raggiunsero soltanto il 3.99 per cento del capitale totale impiegato, cifra la più bassa dopo il 1869 in cui le rendite discesero al 3.91 per cento. Nel 1882 la proporzione raggiunse il 4.32 per discendere fino a 4.02 per cento nel 1885.

Le rendite totali delle ferrovie inglesi, tenuto conto di qualunque risorsa, raggiunsero nel 1886 la cifra di sterline 69,591,953 pari a lire italiane 1,719,798,825.

L'aumento sul 1885 fu di sterline 36,179 che è dovuto all'esercizio di 169 miglia di nuove linee.

La lunghezza totale delle linee inglesi nel 1886 era di 19,332 miglia, cioè di 31,124 chilometri.

Il prodotto medio per ciascun miglio di esercizio è stato nel 1886 di sterline 3,600 cioè di 88 mila franchi, cifra che rappresenta 29 sterline di meno che nel 1885 e sterline 139 nel 1884.

La depressione si è fatta sentire specialmente nel trasporto delle merci, e in quello dei minerali. Il prodotto inerente a questo doppio traffico essendo caduto a 1858 sterline nel 1885 e da 1931 nel 1884 a 1813 sterline nel 1886.

La statistica relativa al trasporto dei viaggiatori, dei colli, del bestiame vivo e alle rendite diverse dimostrano al contrario un miglioramento soddisfaciente sulle cifre degli anni precedenti.

Per dimostrare la verità di quanto abbiamo detto, crediamo opportuno riprodurre il seguente specchietto che contiene il numero totale dei viaggiatori, e il tonnellaggio delle merci e minerali trasportati durante gli ultimi 4 anni:

Anni	Viaggiatori	Minerali	Merci
1883	638,718,000	189,486,000	76,897,000
1884	694,992,000	183,616,000	75,712,000
1885	697,213,000	183,777,000	73,512,000
1886	725,584,000	181,941,000	72,668,000

Apparisce da questo prospetto che il commercio generale dell'Inghilterra è stato fortemente colpito durante questi ultimi quattro anni. La diminuzione infatti è costante e sensibile nel tonnellaggio dei minerali e delle merci.

Soltanto il movimento dei viaggiatori presenta un progressivo aumento. È da notare per altro che i viaggiatori di 3ª classe diventano sempre più numerosi, mentre diminuiscono costantemente quelli di 1.a e 2.a classe.

Ecco infine in cifre tonde le rendite totali dei principali capitoli dell'esercizio 1886 confrontate con quelle del 1885:

		1886	1885
Viaggiatori	Sterl.	25,956,000	25,585,000
Colli	»	3,419,000	3,365,000
Merci	»	20,022,000	20,382,000
Bestiame vivo . . .	»	1,320,000	1,243,000
Minerali	»	15,028,000	15,246,000

Aggiungendo a questi totali quelli dei bagagli e delle entrate diverse, si ha un totale generale di sterl. 69.592,000 nel 1886, contro 69,555,000 nel 1885.

Le Ferrovie del Tonchino.

Dalla relazione della Commissione tecnica per le ferrovie del Tonchino, pubblicata nel *Journal Officiel*, risulta che la prefata Commissione ha riconosciuto che il solo porto d'accesso al Tonchino, posto in vicinanza del Delta, ma al riparo dalle alluvioni dei fiumi, si trova nella zona marittima, compresa fra la penisola di Do-Son e la baia di Along, a cui i francesi diedero il nome di Porto Courbet.

Epperciò la linea principale ferroviaria tonchinese dovrà da Hanoi scendere a Porto-Courbet, passando per Bac-Ninh, Sette Pagode, Dong Nien, e Quang-Nien. La sua lunghezza sarà di 175 chilometri circa.

Questa linea avrà grande importanza tanto dal punto di vista commerciale che da quello strategico, ma per farle raggiungere il suo maggior grado d'importanza la si dovrà unire alle regioni minerarie, agricole e forestali del Tonchino mediante altre linee di raccordo.

A questo scopo la Commissione studiò il tracciato di altre quattro linee che a quella principale si uniscono.

La prima di esse, detta *Linea del Kuang-Sì* sarà lunga 125 chilometri, e seguirà la strada tradizionale fra l'Annam e la China, toccando Fu-Long, Thuong, Kep, Baclé, Tham-Moi, il Colle di Cut e Lang-Son, nella direzione della città chinese di Lang-Tcieu. Questa linea si unirà all'arteria principale all'altezza di Bac-Ninh.

La seconda linea, detta del *Yunnam* avrà un percorso di 300 chilometri, la si costrurrà sulla sinistra del Fiume Rosso e toccherà Vietri, Than-Quan, Bao-Hà e Lao-Kai.

La terza linea di cui non si è peranco fissato il tracciato, sarebbe costrutta in direzione di Lao e del bacino del Mecongo, sia per la valle del Fiume Nero, sia per il bacino del Song-Ma, sino a Xien-Long o sino a Muong-Long.

Infine la quarta linea secondaria unirebbe il Tonchino al nord dell'Annam, seguendo la strada mandarina da Hanoi a Huè.

Questa rete ferroviaria avrebbe una lunghezza totale di circa 605 chilometri di cui saranno poste subito in costruzione le linee Porto Coubert-Hanoi e Vietri-Lao-Kai.

La Commissione adottò per le linee tonchinesi lo scartamento ridotto. Nel Delta, il raggio minimo delle curve sarà di metri 200 e la pendenza massima di 16 mill. per metro. Nella regione montana il raggio delle curve potrà ridursi a m. 100 e la pendenza potrà raggiungere da 20 a 30 millimetri per metro.

La Commissione crede che la soluzione migliore di questo problema ferroviario sarebbe di far costrurre direttamente, per conto del Protettorato francese, l'infrastruttura delle strade confidando la superstruttura, la manutenzione e l'esercizio delle linee all'industria privata mediante contratti *à forfait*.

La durata della concessione delle linee sarebbe fissata a 99 anni, e si stipulerebbe sulla base della divisione dei benefizi e la facoltà del riscatto per parte dello Stato.

Il concessionario metterebbe a disposizione del Protettorato le somme necessarie ai lavori d'infrastruttura e tali somme sarebbero rimborsate mediante 90 annualità calcolate al tasso del 6 0[0 ammortizzazione compresa. Il capitale-azioni sarebbe di 5,000,000 al minimo, e dovrebbe progressivamente aumentarsi in modo da non essere mai inferiore al quarto delle spese e degli sborsi preventivi da farsi.

FERROVIA DEL GOTTARDO

QUINDICESIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuazione vedi N. 36)

Ad. III. Spedizione e movimento.

Comparativamente all'esercizio precedente questo servizio presenta i seguenti risultati:

Spesa per il personale, aumento .	L. 27,234.—
Spese diverse, diminuzione . .	» 12,998.04
Maggiore spesa	L. 14,235.96

Le spese per il personale sono cresciute per l'aumento di stipendi e di personale; riguardo a quest'ultimo faremo osservare che la partenza dei treni speciali portò un aumento del personale viaggiante, e che la Ferrovia del Gottardo essendo stata incaricata dei lavori di deconto e delle relazioni per il traffico internazionale delle mercanzie, gli uffici di spedizione di Chiasso e Luino dovettero aumentarsi di 3 impiegati; il rimborso d'una parte di queste spese, per parte dell'Unione italo-tedesca, avrà solamente luogo nel 1887.

Per quel che riflette le *spese diverse* si realizzarono importanti economie alle rubriche: fornitura degli uffici, illuminazione, scaldamento e pulizia, piombatura delle merci.

Ad. IV. Trazione.

Il *parco locomotive* si accrebbe, durante questo esercizio, di 4 locomotive per le salite aspre serie *D (D' T)* e conta ora 85 locomotive.

Quest'acquisto ha permesso di utilizzare razionalmente le locomotive nel senso che attualmente i treni merci della linea del Monte-Cenere sono tratti da locomotive per le salite aspre del deposito di Biasca, cosa questa che permette la soppressione di gran parte delle doppie trazioni di Bellinzona sulla linea suddetta.

I lavori alle locomotive sono ricapitolati per mesi e serie alla tavola 15ª; quest'ultima prova che in confronto al 1885 i percorsi aumentarono di circa 2, 7 0|0 mentre che il numero delle vetture e dei vagoni merci come quello delle tonnellate chilometriche (peso brutto) diminuì di 1,6 e di 1,5 0|0.

Nel 1886 le locomotive non consumarono che *combustibile* delle miniere della Sarre, fatta eccezione per qualche corsa effettuata per speciali scopi, come ad esempio la trazione del vagone che serve all'illuminazione del tunnel, per la quale s'impiegarono delle mattonelle.

In confronto dell'esercizio precedente, le spese per chilometro di locomotiva diminuirono alquanto; d'altra parte le spese per tonnellata chilometro (peso brutto) subirono un leggiero aumento.

Il consumo del combustibile è stato

nel 1883 di	chilog. 26,545,556	per L.	840,455.95
» 1884	» 25,756,670	»	689,032.42
» 1885	» 26,087,430	»	652,920.92
» 1886	» 26,469,325	»	661,168.40

ciò che dà un totale per chilometro-locomotiva:

nel 1883	chilog. 11.58	al prezzo di cent.	37.97
» 1884	» 12.06	»	32.26
» 1885	» 11.58	»	28.98
» 1886	» 11.44	»	28.57

Sui *grassi e sugli olii* si fecero nuove economie, perchè s'impiegarono altre materie di minor prezzo, e se ne consumarono:

nel 1883	chilog. 82,175.5	che costarono	L. 71,782.25
» 1884	» 54,316.5	»	» 45,162.25
» 1885	» 54,682.7	»	» 42,246.79
» 1886	» 56,458.5	»	» 36,435.36

e cioè per chilometro-locomotiva:

nel 1883	chilog. 0.036	al prezzo di cent.	3.13
» 1884	» 0.025	»	2.11
» 1885	» 0.024	»	1.87
» 1886	» 0.024	»	1.57

Le spese di riparazione e manutenzione delle locomotive ammontano a L. 251,466.70 (L. 292,581.60 nel 1885), cioè cent. 10.865 (cent. 12,983) per chilometro-locomotiva.

Il *parco delle vetture e vagoni* (tavola 20ª) è aumentato di 10 vagoni, serie Kᴿᶜᴵ nel 1886, e di 50 vagoni da carbone, serie Oᴸᶠᴵ. La tavola 21ª dà il percorso delle vetture e dei vagoni.

Il consumo del *materiale d'ingrasso per vetture e vagoni* è indicato dalla tavola 21ª: esso fu di chilogrammi 14,963.50 che costarono L. 4189.67 (nel 1885: chilogrammi 11,088.90 che costarono L. 3455.94). Le spese di riparazione alle vetture ed ai vagoni salì a L. 143,298.45 mentre nel 1885 non fu che di L. 131,046.39.

Continuiamo ad essere soddisfattissimi dei risultati ottenuti dal freno continuo sistema Hardy. Nel 1886 avvennero 6 irregolarità che quasi tutte sono dovute ad un difetto nella congiunzione dei tubi, ma che però non produssero nè pericoli, ne interruzioni di servizio. Oltre che col freno Koerting, di cui abbiamo parlato nella relazione precedente, abbiamo fatto eseguire esperimenti anche con altri freni automatici, e specialmente con quello Clayton. Questi due sistemi funzionano regolarmente, il primo sui due treni della linea del Monte-Cenere, il secondo sui due treni del tronco Erstfeld-Goeschenen e sul treno locale Rothkreuz-Erstfeld.

Ricorderemo ancora che il riscaldamento ad aria applicato fin qui è stato sostituito dal riscaldamento a vapore su di un certo numero di locomotive e di vetture. Però il nuovo sistema cominciò solo a funzionare nel 1887.

Ad. V. Spese diverse.

Le spese per *affitti* che figurano sotto questa rubrica sono di L. 99,320.47 inferiori a quelle del 1885; ma in realtà la diminuzione fu di sole L. 39,176.79, perchè le spese del 1885 comprendono la somma di L. 60,143.68 per l'affitto del 2º semestre 1884 della stazione di Luino.

La rubrica *altre spese* subì un aumento di L. 20,751.43 sul 1885. Quest'aumento è essenzialmente dovuto al fatto che il sussidio dato dalla Compagnia alla Cassa di soccorsi e pensioni per i funzionari ed impiegati è stato aumentato dal 66 2|3 al 100 0|0 delle contribuzioni dei soci.

Il numero dei *reclami per indennità* formulati nel 1886 è di 453.

Furono pagate indennità per:

danni e avarie . . . . . in	188	casi	L.	8571.13
mancanze	57	»	»	2064.85
ritardi e disguidi	21	»	»	2565.02
oggetti non consegnati . . .	8	»	»	2245.80
perdite sul porto e diritti di sosta	6	»	»	133.35
ricevute di dogana	3	»	»	7.08
diverse	19	»	»	718.05
Totale in	302	casi	L.	16,305.28

da questa somma si devono dedurre

rimborsi per parte d'altre Comp.ᵉ	L. 4758.09	
participazione d'impiegati . .	» 34.—	
vendita di oggetti lasciati per conto alla Compagnia in seguito a regolari reclami	» 90.60	
altri rimborsi	» 51.20	» 4,933.89
Rimangono		L. 11,371.39

Il processo che trovavasi in appello in sul finire del 1885 non fu ancora giudicato; nel 1886 c'intentarono due nuovi processi tuttora pendenti.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Diamo il benvenuto a quei signori membri della Commissione internazionale del Congresso ferroviario giunti ieri (9) a Milano onde prendere gli ultimi concerti per l'apertura e lavori del Congresso stesso. Essi sono i signori Fassiaux, presidente della Commissione e segretario generale del Dipartimento delle ferrovie, poste e telegrafi del Belgio; l'ing. Augusto di Laveleye, segretario generale; il segretario Eugenio Kesteloot, capo divisione del Dipartimento delle ferrovie, poste e telegrafi del Belgio; il segretario aggiunto Edoardo Holemans, capo ufficio dello stesso Dipartimento.

><

Siamo informati che dal R. Ispettorato governativo, è pervenuta alla Società delle ferrovie del Mediterraneo l'approvazione della spesa di L. 1,190,000 a complemento di quella di L. 3,270,000 preventivata pei lavori già in corso di esecuzione per la costruzione del doppio binario pel tronco Pisa-Sarzana della linea Pisa-Genova.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto di appalto pel completamento del piazzale dalla parte delle merci e per la costruzione delle rampe di accesso ai magazzeni delle merci in stazione di Roma Trastevere.

Il progetto comprende essenzialmente i seguenti lavori:

1° Completamento del piazzale della stazione;

2° Costruzione delle rampe di accesso al piazzale delle merci;

3° Costruzione di un muro di sostegno lungo la via Portuense.

Il progetto è sviluppato secondo 2 ipotesi; la prima comprende i lavori suindicati; e l'altra comprende in massima gli stessi lavori; ma suppone la costruzione nella parte centrale del rilevato sottoposto al piazzale delle merci, e verso la via Portuense dei magazzeni di deposito merci per uso del servizio pubblico.

Il primo progetto prevede una spesa complessiva di L. 494,000, e richiederebbe 4 mesi di tempo per completare la parte del piazzale e le rampe verso Roma, ed 8 mesi per finire completamente tutti i lavori.

Il secondo progetto prevede tanti lavori per l'importo di L. 848,000.

Il tempo necessario alla costruzione è di mesi 5, per compiere le rampe verso Roma e la relativa parte del piazzale, di mesi 12, per finire tutti gli altri lavori ivi compresi anche i magazzeni per le merci.

È indubitato che il secondo progetto sarebbe assai più conveniente del primo, imperocchè con la costruzione dei magazzeni da affittarsi al pubblico, ne risentirebbe vantaggio non solo il commercio, ma anche il servizio ferroviario per la facilità di consegna delle merci. Vi ha però di mezzo la questione del tempo necessario per dare compiuti i lavori che nel secondo progetto è sensibilmente più lungo che nel primo. Ma a decidere su di ciò spetta al Ministero dei lavori pubblici. Intanto la Società ha sviluppati i suoi due progetti in guisa che qualunque di essi sia il prescelto, si possa provvedere immediatamente all'appalto dei lavori, sia a licitazione privata e sia ad asta pubblica.

><

Sappiamo che con recente decreto il R. Ispettorato ha autorizzata la Società del Mediterraneo ad effettuare la maggior spesa di lire 105,000, oltre quella di lire 90,000, precedentemente approvata, per le opere di consolidamento della frana al Km. 192,500 della linea Napoli-Metaponto.

Con altro decreto il medesimo Ispettorato ha pure approvata la spesa di L. 270,000 occorrente per la ricostruzione del ponte sul torrente Lordo al Km. 371,280 della linea Taranto-Reggio.

><

Diamo qui di seguito la situazione, riferita al 1° agosto p. p., delle scavo e delle murature della Galleria di S. Tommaso, di comunicazione fra le calate del ponte di Genova e la ferrovia Ligure di Levante:

Avanzamento dello scavo, in piccola sezione metri 1177, nell'ingrandimento in calotta metri 1177, a sezione completa metri 714.08;

Volume dello scavo, eseguito nel mese di luglio m. c. 2841, eseguito in totale m. c. 32,670, ancora da eseguire, m. c. 7330;

Avanzamento della muratura, calotta m. 1138,80, piedritti m. 664.75;

Volume delle murature, eseguito nel mese di luglio m. c. 768, eseguito in totale m. c. 8,234; da eseguire m. c. 2566;

Galleria completa, già eseguita m. 664.75; ancora da eseguire m. 512.25;

Nicchie, eseguite n. 4, da eseguire n. 19.

><

In vista del grado di avanzamento dei lavori lungo la ferrovia Cuneo-Mondovì, fra Cuneo e Roccadebaldi la visita di ricognizione, in seguito alla quale sarà stabilito il giorno della apertura all'esercizio, avrà luogo molto probabilmente il giorno 26 del corrente mese.

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, in appoggio della proposta da essa fatta al R. Ispettorato Generale, per l'acquisto di N. 110 nuove locomotive da servire per i bisogni della rete, ha rassegnato all'Ispettorato medesimo tutte le giustificazioni che valgono a dimostrare il bisogno reale delle richieste locomotive sia che vogliasi tener conto del percorso delle macchine attualmente in servizio sia che si tenga a base di calcolo il prodotto dell'esercizio.

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, alle premure del R. Ispettorato Generale perchè venissero istituiti speciali biglietti di andata e ritorno dalle principali stazioni delle due reti alla Capitale, hanno con loro dispiacere dichiarato di non poter aderire al desiderio loro manifestato, allegando la perdita sicura che ne verrebbe all'azienda ferroviaria, essendo certo che l'aumento nel numero dei viaggiatori sul quale potrebbe contarsi, non

sarebbe mai tale da compensare la diminuzione di prodotto derivante dal ribasso che dovrebbe conferirsi ai nuovi biglietti.

><

Essendo stata presentata istanza alla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo perchè le Stazioni della nuova linea Sicignano-Sala siano ammesse a fruire della tariffa locale 202 P. V. pel trasporto di pasta da vermicellaro, la Società stessa è ben disposta ad aderire alla istanza di che trattasi, e non solo per la tariffa N. 202, ma anche per le altre tariffe locali 201, 203, 204 serie A, 205, 207 serie A, 212 e 407.

Ci consta poi che eguali facilitazioni verranno estese a tutte le stazioni della linea Sicignano-Castrocucco, man mano che verranno aperte all'esercizio ed ammesse al servizio della P. V.

><

Ci viene assicurato che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha dato parere contrario sulla proposta della Amministrazione ferroviaria, tendente a modificare la nomenclatura delle merci per quanto concerne i trasporti del ferro zincato.

Il predetto Ministero avrebbe appoggiato il suo parere sul fatto che quantunque sembri una modificazione insignificante, la sua applicazione apporterebbe un aumento gravoso nei prezzi di trasporto di quel prodotto dell'industria metallurgica.

Esso Ministero avrebbe pertanto manifestato l'avviso che d'ora innanzi, per gli effetti della tassazione ferroviaria, si consideri il *ferro in lamiere zincate*, come lamiere di ferro ordinario, e la *moglietta o reggetta zincata* come la *moglietta* o *reggetta usuale*.

><

Per varie considerazioni il preindicato Ministero non ha ritenuto da parte sua conveniente di approvare la proposta delle Amministrazioni ferroviarie concernente l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe della voce *polvere anticrittogamica*, con indicazione della classe V e della tariffa speciale comune 109 serie D.

><

Le tre principali Amministrazioni ferroviarie hanno ripresa in esame la questione relativa alle modalità di trasporto dell'acido solforico ed hanno determinato, di comune accordo, che la detta merce venga esonerata dal disposto della 2ª avvertenza al Capo XIII delle tariffe, come già avevano consentito a simile esenzione per gli acidi cloridrico o muriatico e nitrico non fumante.

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico, a nome anche di quelle del Mediterraneo e della Sicilia, ha in conseguenza presentata regolare proposta al R. Ispettorato generale delle ferrovie per la introduzione delle necessarie modificazioni nelle tariffe e condizioni dei trasporti.

><

La Società veneta di pubbliche costruzioni ha disposto che anche sulle linee da essa esercitate entrino in vigore le concessioni relative ai trasporti in ferrovie contenute nel volume di recente pubblicato dalle Amministrazioni ferroviarie delle tre reti principali.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo ha formulato una proposta intesa ad ottenere che a modificazione delle vigenti tariffe lo scalo di Como-Lago sia ammesso ai trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata, e ciò allo scopo precipuo di evitare gli inconvenienti che si verificano, specialmente nella stagione della vendemmia, in dipendenza dell'accettazione che talvolta si fa di trasporti di uve a carro completo da talune stazioni della rete, con appoggio a Como-Lago anzichè a Como-San Giovanni.

><

Siamo informati che la Direzione delle strade ferrate del Mediterraneo, visto il soddisfacente movimento che si verifica nella località di Valle di Pompei, ove venne già da tempo stabilita una stazione provvisoria, sta ora studiando il progetto pell'impianto nella località stessa di una stazione definitiva.

><

Sappiamo che il 4 andante la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha aperto una gara per la costruzione d'un ponte obliquo di metri 6 di luce sul torrente Melissa al Km. 210,496 della linea Taranto-Reggio. L'importo dei lavori è di circa lire 36.000 e il termine utile per la presentazione delle schede d'offerta scade alle ore 10 ant. del 19 andante.

><

Il giorno 8 poi la stessa Società ha aperta un'altra gara per l'appalto dei lavori di alzamento del ponte sul torrente Torbido e dell'argine stradale fra la fermata di Santa Caterina-Reggio e la stazione di Archi Reggio. Importo dei lavori lire 30.000. Termine utile come sopra fino alle 10 ant. del 23 andante.

><

Ci consta che il R. Ispettorato generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Lapeschi Raffaele di Potenza la costruzione di muretti di chiusura della linea e posa in opera di barriere girevoli e cancelli in ferro per passaggi a livello fra le stazioni di Eboli e Metaponto.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo:

L. 151,000 a complemento della spesa occorrente per la costruzione del ponte a travata metallica sul torrente Novito (linea Taranto-Reggio). Già approvate per tali lavori L. 340,000;

L. 1,860 per la costruzione di massicciata sopra alcune tratte del piazzale dello scalo-merci di Spezia, e per altri piccoli lavori allo scalo medesimo;

L. 17,876.08 per urgenti lavori nella stazione di Casale in seguito all'apertura all'esercizio della linea Chivasso Casale;

L. 30,700 in aumento della somma di L. 927,000 già stanziata pel raddoppiamento del binario fra Rogoredo e Pavia, e per l'impianto di un quarto binario nelle stazioni di Locate, Villamaggiore e Certosa;

L. 12,000 per il consolidamento dell'argine stradale fra le stazioni di Pisa e Migliarino;

L. 59,000 occorrenti per la costruzione di un padiglione per uso delle R. Poste e di altri servizii, in stazione di Ventimiglia;

L. 8,300 quota parte della spesa occorrente per alcuni urgenti lavori nella stazione di Chivasso, in dipendenza dell'apertura all'esercizio della linea Chivasso-Casale, lavori da eseguirsi in acconto dell'attuazione del progetto di generale riordino ed ampliamento della stazione medesima;

L. 1,065 spesa delle riparazioni dei guasti prodotti da una mareggiata presso Albissola, sulla linea Genova-Ventimiglia;

L. 1,300 per lavori di modificazione nel magazzeno e nel dormitorio della trazione in stazione di Civitavecchia;

L. 980 per la costruzione di una garretta ad uso delle R. Poste in stazione di Spezzano-Castrovillari;

L. 680 per la posa in opera di uno scolatoio e per lo spostamento di una condotta idraulica nel dormitorio del personale viaggiante in stazione di Ventimiglia;

L. 670 per la ricostruzione di un muro nella rimessa locomotive di Villafranca d' Asti, stata danneggiata dallo scorso terremoto;

L. 580 per la sostituzione di una cancellata e di un cancello di chiusura nella stazione di Sannazzaro sulla linea Alessandria-Pavia;

L. 580 per la sostituzione di cancelli in ferro alle attuali catene al passaggio a livello presso la stazione di Fara sulla linea Novara-Romagnano;

L. 480 per adattamento di un locale per accettazione dei bagagli e merci a grande velocità in stazione di Pietrasanta;

L. 420 per lo spostamento di una traversata nella stazione di Picerno, sulla linea Napoli-Metaponto.

Nella seduta tenutasi il 9 andante dal Comitato della Società del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta E. Breda di Milano per fornitura di N. 8 macchine *tenders* per treni viaggiatori, munite di freno Smith Hardy;

Colla Ditta Canaveso Francesco di Chiusa di Pesio per fornitura di 4,950 quintali di carbone di legna faggio, castagno, rovere;

Colla Società Anonima dei consumatori del gazluce di Torino per fornitura di quintali 6,000, di carbone coke gaz;

Colla Società Italiana pel gaz di Torino per fornitura di quintali 6,000 di carbone coke gaz;

Colla Società « Union des gaz » di Milano per fornitura di quintali 6,000 di carbone coke gaz;

Colla Ditta Ferrino Cesare di Torino per fornitura di 300 copertoni per carri da merce;

Colla Ditta figli di Giuseppe Bertarelli per fornitura di Kg. 30,000 di acqua ragia;

Colla Ditta Holman e Fry di Cardiff per fornitura di 4,000 tonnellate di carbone inglese in mattonelle;

Colla Ditta fratelli Polla di Torino per fornitura di Kg. 500,000 di ghisa fusa greggia;

Colla Ditta C. Anselmi e Comp. di Napoli per fornitura articoli diversi di pelle;

Colla Ditta Monfrini G. di Milano per fornitura di materassi e guanciali di lana e di fodere di tela;

Colla Ditta Bachi Leone di Torino per fornitura di mobili diversi di noce coperti di pelle;

Colla Ditta Persichetti Salvatore e Comp. di Ancona per fornitura di 100 copertoni per carri;

Colla Ditta G. Mercandino di Torino per fornitura di 100 copertoni per carri;

Colla Ditta Pozzi e Bernocelli di Torino per fornitura di Kg. 70,000 d'olio minerale;

Colla Ditta Bender e Martiny di Torino per fornitura di Kg. 30,000 d'olio;

Colla Ditta L. Bianchi e Comp. di Milano per fornitura di ceralacca comune e fina;

Colla Ditta Vitiello Vincenzo di Napoli per fornitura di quintali 1,650 di carbone di legno faggio, castagno e rovere;

Colla Ditta Gilardini Giovanni di Torino per fornitura di metri 6,000 di cinghie di cuoio per trasmissione;

Colla Ditta Robert Bauer e Comp. di Genova per fornitura di tonnel. 4,000 di carbone fossile da forgia;

Colla Ditta Bernaroli e Gandini di Bologna per fornitura di colori ed affini;

Colla Ditta stessa per fornitura di 10,000 chilogrammi di acqua ragia.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni, concernenti affari delle Strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato il progetto esecutivo dei lavori addizionali per la difesa di un tratto del fiume Adda, lungo la ferrovia Colico-Sondrio, ed affidarne la esecuzione alla Impresa Manzocchi;

2. Che possa approvarsi il progetto dei lavori di posa dell'armamento lungo il quarto tronco da Roccadebaldi a Mondovì della ferrovia Cuneo-Mondovì e l'atto di sottomissione per la loro esecuzione presentato dall'Impresa Bona assuntrice dei consimili lavori per gli altri tre tronchi della linea;

3. Che si possano approvare le conclusioni del certificato di collaudo annesso alla liquidazione finale dei lavori di riparazione del corpo stradale nel tronco ferroviario da Colorno al Po, della linea Parma-Brescia-Iseo, eseguiti dalla Impresa Perlasca;

4. Che non sia il caso di applicazione di multa contro la Impresa Miani-Venturi e Comp. di Milano, per ritardata consegna degli scambi e crociamenti occorsi per i primi due tronchi della ferrovia da Ivrea ad Aosta:

5. Che con l'approvazione degli atti di collaudo si possa ammettere il componimento definitivo di tutte le vertenze insorte con la Impresa Zanotti circa i lavori di costruzione del ponte sul Cordevole presso Bribano, in servizio della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, e della strada provinciale Bellunese;

6. Che possa essere approvato il progetto relativo ai nuovi lavori ed alle opere di completamento pel tronco Busche-Feltre nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, in appalto alla Società Veneta di pubbliche costruzioni, per la somma di L. 1,361,971.45;

7. Che possano approvarsi le proposte del collaudatore circa gli atti di collaudo e liquidazione finale dei lavori compiuti dal Comune di Iseo per la costruzione del tronco attraverso l'abitato di Iseo nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

8. Che siano da ammettersi i compensi proposti dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici da accordarsi alla Impresa Valeriano Mengoni, e con essi la maggiore spesa occorrente pei lavori relativi alla fornitura della massicciata e posa in opera dell'armamento e delle chiusure della ferrovia Ascoli-San Benedetto;

9. Che possa essere approvato il progetto di variante ai quattro ponti-viadotti sul Tanaro, nel 1° tronco della ferrovia Ceva-Ormea, affidando l'esecuzione dei lavori alla Impresa Perini in base all'atto di sottomissione da essa presentato.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell' Adriatico. — La Direzione generale della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici, per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

Sostituzione della gru fissa in legno con altra metallica da 6 tonnellate, in stazione di Rezzato, L. 6,000;

Impianto di un nuovo binario al Portonaccio, L. 14,800;

Sistemazione delle macchine motrici nelle officine di Firenze, L. 16,500;

Costruzione del muro di cinta a valle della stazione di Casalduni Ponte sulla linea Foggia-Napoli, L. 6,750;

Riparazione del tetto della sala fucinatori delle officine nella stazione di Bologna, L. 5,100;

Ampliamento della stazione di Terni, L. 978,650.

— La Società delle strade ferrate dell' Adriatico ha di recente pubblicata una nuova edizione del libro-prontuario dei prezzi di trasporto a domicilio nelle varie stazioni della Rete, comprendendovi tutte le modificazioni e le aggiunte introdotte fino ad oggi in questa specie di servizio.

— I lavori d'ampliamento della stazione di Rifredi, sulla linea Firenze-Bologna, non saranno più oltre ritardati, essendo stati dati in appalto ad una Impresa molto nota, ed essendo già stato emanato dal Prefetto il decreto richiesto dall'articolo 19 della legge 25 giugno 1865. L'Ispettorato generale vorrà, ne siam certi, adempiere sollecitamente da parte sua a quanto gl' incombe.

Ferrovia Palermo-Corleone. — La ferrovia economica Palermo-Corleone pare che debba presto ritornare al pubblico esercizio. La Giunta municipale di Palermo nel giorno 23 agosto p. p. mandò un telegramma all' on. Ministro dei lavori pubblici facendo caldo voto affinchè i progetti fossero presi con urgenza in esame dal Consiglio superiore. E all' indomani l' on. Ministro rispondeva telegraficamente che mandava già i progetti di riparazioni al Consiglio superiore, il quale subito se ne sarebbe occupato. Il 2 corr. poi è giunta a Palermo da Roma la notizia telegrafica che il Consiglio superiore ha approvato i progetti, per cui l'impresario Trewella e l'egregio ing. Achille Albanese, autore del progetto dell' intera linea, sono partiti il 3 per Corleone onde accelerare i lavori già intrapresi e che saranno compiuti al più presto.

Ferrovia Napoli-Nola. — Come abbiamo detto nell'ultimo numero del *Monitore* il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa farsi la concessione per decreto reale alla Provincia di Napoli della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia Napoli-Somma-Ottajano-Nola, giusta il progetto presentato dalla Provincia stessa, già stato esaminato ed ammesso dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Diamo ora alcuni dati tecnico-finanziari su questa nuova ferrovia.

La linea è proposta a sezione ridotta ad un metro e passa per Barra, Ponticelli, Ceriola, Pollena, Sant' Anastasio, Somma, Ottajano, Sariano, con un percorso totale di m. 26,935. Lungo il suo percorso vi è una sola opera d' arte importante, cioè un viadotto di 5 archi alla Cupa Selci. L' armamento sarà fatto con rotaie di acciaio del tipo Vignole, del peso di Kg. 18 a metro corrente. La spesa totale presunta per la costruzione della linea, ivi compresa la provvista dell' occorrente materiale mobile, ammonta a L. 3,397,309, così ripartita:

Espropriazioni	L. 835,200
Movimenti di terra	» 318,465
Opere d' arte	» 499,500
Stazioni e case di guardia	» 337,300
Massicciate ed armamento	» 709,844
Lavori diversi ed imprevisti	» 425,000
Materiale mobile	» 270,000

La concessione della linea dovrà farsi colle norme dell' articolo 12 della legge del 29 luglio 1879, cioè per la durata di 90 anni e col sussidio chilometrico di L. 1000 esclusi i tratti comuni colle tramvie esistenti e colle ferrovie, nonchè quelli che non hanno sede propria. La costruzione della linea sarà obbligatoria, per la concessionaria, fino ad Ottajano, e facoltativa da Ottajano a Nola.

Sappiamo che la Provincia di Napoli ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici di avere già a sua disposizione una Società per la costruzione e l' esercizio della linea.

Ferrovia Firenze-Faenza. — Diamo la situazione al 1° agosto p. p. dello scavo e delle murature della grande galleria di Pratolino, lunga m. 3,502,05, in costruzione lungo la ferrovia Faenza-Firenze: scavo, piccola sezione m. 2,822.71, allargamento in calotta m. 2,610.77; strozzo m. 2,590.12; arco rovescio m. 1,611.30; acquedotto m. 1,711.30; muratura calotta m. 2,535.41; piedritto sinistro m. 2,551.53; piedritto destro m. 2,545.53; arco rovescio m. 1,588.41.

Ferrovia Valsavoia-Caltagirone. — Il 30 corr. alle ore 10 ant., avrà luogo presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la R. Prefettura di Catania l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Valsavoia-Scordia (ferrovia Valsavoia-Caltagirone) metri 13,780 circa, escluse le espropriazioni di stabili, la provvista di ferri d' armamento e dei meccanismi fissi per le stazioni e l'impianto del telegrafo. L'importo presunto, soggetto a ribasso d'asta, è di lire 1,176,330. La cauzione provvisoria è fissata in lire 60,000, quella definitiva in lire 120,000. I fatali sono stabiliti a giorni 15.

Ferrovia Macomer-Nuoro. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che, salvo alcune lievi avvertenze, possa approvarsi il progetto esecutivo del 4° tronco della ferrovia Macomer-Nuoro, compreso fra Oniferi e Nuoro.

Ferrovie complementari. — Il giorno 3 corr. il Tribunale di commercio di Roma era chiamato a decidere una importante causa intorno alla responsabilità personale degli amministratori della Società generale per le ferrovie complementari.

Com' è noto, gli affari di questo Istituto sono stati disastrosi, e se ne attribuisce la colpa alla incapacità di varii amministratori ed anche alla mala fede di qualcuno fra essi.

Gli azionisti che hanno promosso questo giudizio, che farà, senza dubbio, un certo rumore nel mondo giudiziario e finanziario in tema di responsabilità di amministratori, sono difesi dall'on. Tajani ed hanno convenuti tutti gli amministratori della Società.

Fra questi notansi alcuni principi romani: Giustiniani-Bandini, Borghese, Gabrielli, Del Drago, Boncompagni, i marchesi Theodoli, Mereghi, ecc.; e diversi pezzi notevoli della finanza: Gallotti, Bondi, Segre, Ricotti, l' ing. Gioia, ecc.

La domanda degli azionisti, com'è facile capire, è diretta a chiedere il rimborso del capitale, salvo l'azione penale da sperimentarsi poi per chi del caso, come si dice in linguaggio forense.

Sebbene varii amministratori abbiano già costituita la loro difesa, la causa è stata rinviata per la rinnovazione delle citazioni, come vuole la legge.

A suo tempo terremo informati i lettori dell'esito della causa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Ad agevolare sempre più il traffico del Gottardo, il Consiglio del cantone di Schwyz ha preso ora in esame i progetti per due ferrovie di accesso al Gottardo.

La prima linea si staccherebbe da Biberbücke e per Schwyz toccherebbe il Gottardo; l'altra lo congiungerebbe con Pfäffickon e Goldau.

Codeste arterie secondarie hanno grandissima importanza per alimentare il traffico della grande linea principale, che ha duopo di raccogliere e incanalare le correnti minori della circolazione. Queste linee secondarie sono per l'Italia tanto di guadagnato.

Ferrovie Francesi. — Il *Journal Officiel* pubblica i prodotti del primo trimestre 1887 delle ferrovie francesi. I risultati delle grandi Compagnie sono notificati settimanalmente, ma è interessante conoscere le cifre generali che comprendono anche le linee secondarie.

La tavola della Direzione del controllo comprende le linee di 21 Compagnie, e dà le seguenti cifre:

		1887	1886
Lunghezza totale	Chil.	31,260	30,474
» media in esercizio	»	31,250	30,474
Introiti brutti	L.	228,608,157	220,802,198
» per chilometro	»	7,315	7,246
» per giornata-chilom.	»	81	81

Il movimento generale del traffico rimase stazionario e così pure l'introito per giornata-chilometro. Le ferrovie francesi si accrebbero da un anno di chilometri 795.

Ferrovie Spagnuole. — Il Governo spagnuolo autorizzò la Deputazione provinciale della Biscaglia a prolungare sino a Memerga la linea Triano-Bilbao. La linea da Madrid ad Arganda sarà anche prolungata sino a Colmenar e Chinchon; e quella fra Las Arenas e Bilbao sino a Bermy.

— La Compagnia del Nord di Spagna, che tende ad impossessarsi di tutte le linee che per i Pirenei comunicano colla Francia, acquistò la linea Granollers-San Juan de las Abadesas.

Ferrovie Tedesche. — Si stanno studiando i tracciati per la costruzione delle seguenti nuove linee: Tilsitt-Stallupönen di chilom. 76; Terespol-Schwetz, sulla riva destra della Vistola, di chilom. 6; Montwy-Kruschwitz di chilom. 9; Meseritz-Reppen di chilom. 65.

— Il 29 agosto u. s. è stata aperta al servizio delle merci la nuova linea Weimar-Rastenberger.

— I lavori della nuova linea Mannheim-Weinheim essendo ultimati, essa sarà aperta fra qualche giorno al pubblico esercizio.

— Verso la fine del corrente mese si riuniranno a congresso, nella città di Heidelberg, i rappresentanti delle ferrovie tedesche, austro-ungheresi e rumene per migliorare e coordinare le singole tariffe e rendere più facili i trasporti delle merci fra Stato e Stato.

Ferrovie Rumene. — Gl'ingegneri dello Stato stanno studiando i tracciati per le nuove linee Craïova-Calafat, Focsani-Odobesti, Tergu-Ocna Noinesci e Dorohoin-Jassy. Gli studi per il nuovo ponte sull'Olto, presso Slatina, sono pressochè finiti e fra poco saranno pubblicati gli appalti per dar mano ai lavori.

Ferrovie Turche. — I negoziati fra il barone Hirsch e la Società per la congiunzione delle ferrovie orientali colle austriache sono a buon punto. Questa Società, il cui capitale sarà portato a 30 milioni di lire, riscatterà le 100,000 azioni dell'attuale Compagnia delle ferrovie orientali. La Banca dei Paesi Austriaci partecipa con 3 milioni a quest'operazione.

Ferrovie Belghe. — Con decreto reale è stata concessa la costruzione e l'esercizio della linea Menin-Roulers alla Società delle ferrovie della Fiandra orientale; ed è pure stata concessa la costruzione e l'esercizio della linea Bourcy-Houffalize alla Società nazionale delle ferrovie vicinali.

Notizie Diverse

Congresso ferroviario internazionale. — Col giorno 10 corrente la segreteria del Congresso verrà installata nel Teatro della Scala e più precisamente nell'appartamento che la Casa reale possiede in questo Teatro e che venne posto a disposizione del Congresso.

È probabile che le sale annessevi serviranno come luogo di ritrovo dei signori congressisti e la Società Mediterranea procurerà di formarvi una piccola biblioteca, ove si troveranno i principali giornali il nostro compreso.

Congresso degl'ingegneri. — Domenica scorsa 4 corr. s'inaugurava, nella sala maggiore del Liceo Marcello, a Venezia, il VI Congresso degli ingegneri ed architetti italiani.

Partecipano al Congresso 250 congressisti, fra cui vanno annoverati professori e scienziati di bella fama.

Il Congresso durerà nove giorni, e si chiuderà perciò lunedì 12 corr., dopo aver tenuto nove sedute, dopo parecchie gite d'istruzione, e dopo l'audizione di due conferenze tenute dall'ing. Garbarino e da Paulo Fambri sul *Nuovo catasto italiano* e l'*Ingegneria e la guerra*.

Nella seduta inaugurale, su proposta di Federico Gabelli, si confermò a stabile, per acclamazione, la presidenza esecutiva, cioè: Turazza, presidente; Paulo Fambri e Pellesina vice-presidenti; Faido e Spadon segretari.

Tariffe. — Col 1° settembre sono andate in vigore modificazioni di tariffe relative alle scaglie di ferro e di ghisa, alla limatura di ferro medicinale ed alle ceneri di piombo.

— È stato emanato un decreto dei ministri dei lavori pubblici e di agricoltura industria e commercio, col quale si autorizza che alla voce *carriuole* della nomenclatura generale delle merci, ed all'art. 75 delle vigenti tariffe e condizioni pei trasporti, relativo al modo di tassazione delle *carriuole a mano da sterro*, siano portate le modificazioni proposte dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo anche a nome di quelle dell'Adriatico e della Sicilia.

Il nuovo ponte sul Po a Casale. — È stato aperto al pubblico transito il nuovo ponte rigido sul Po, in luogo e vece di quello pensile antico. È essenzialmente costituito di travature metalliche, su cui basa il traliccio in lamine di ferro che regge l'impalcatura superiore. La sua lunghezza è di metri 230 circa, di cui 200 su travatura in ferro e 30 sulle spalle in manufatto, metà per sponda. È fondato su 4 nuove pile in muratura, costrutte col sistema dei cassoni ad aria compressa: tre di esse furono fondate a circa 14 metri

dal pelo d'acqua: la quarta — nel filone — a circa 15. La pila di mezzo è quella antica. Sono così sei le luci, che misurano ognuna circa 33 metri di larghezza. Il nuovo ponte è largo 10 metri fra le ringhiere laterali, eleganti: otto metri di pavimento in ciottolato a cemento sono pei carri e per la tramvia, il cui binario fu collocato sulla sinistra: due metri sono di banchina — uno per lato — in lastroni di pietra. A metà del ponte esistono due aree semicircolari, sporgenti a mo' di terrazzi sul fiume, l'uno rimpetto all'altro. È illuminato da quattordici fanali a gaz, simmetricamente disposti. Il peso complessivo della ferramenta è di 800 mila chilogrammi. La spesa fu preventivata in mezzo milione. Le travate che poggiano sulle pile sono a sette metri d'altezza sul pelo normale dell'acqua: il pavimento è a dieci metri su questo livello e risulta più basso di centimetri 65 che l'antico ponte. I lavori furono incominciati nel giugno 1886; interrotti per circa 4 mesi in seguito alla catastrofe dell'ottobre, furono compiuti giorni sono.

I tecnici, oltre al trovar l'opera grandiosa, ammirano il sistema speciale delle travi, assolutamente nuovo.

Il traliccio, a maglie piuttosto fitte, è privo delle sbarre verticali, per cui la disposizione dei ferri d'angolo, formano un gradito contrasto di luci e d'ombre che producono degli originali cangianti, ad ogni spostamento dell'osservatore.

La disposizione è poi tale, che, caricato il ponte con mezzo metro d'altezza di ghiaia, ossia coll'enorme peso di 850 chilogrammi per metro quadrato anche sui marciapiedi, le travi non piegarono che molto meno di un centimetro, e, caso rarissimo, scaricate, ritornarono al loro posto senza lasciare alcuna piegatura permanente, anche minima.

Caricato con macchine, vagoni e carri tutti carichi, che si movevano contemporaneamente, piegò solo mezzo millimetro.

Invitiamo pertanto le persone competenti che si recano a Casale, a volerlo visitare in ogni sua minima parte.

L'impresa assuntrice dei lavori è la Società nazionale officine di Savigliano, diretta dall'egregio ingegnere Ottavio Moreno.

I ferri provengono da Tardy e Benech di Savona, il granito dalle cave di Balma, la puddinga di rivestimento pile da Pietra Bissura, lo schisto pel lastricato da Borgone, i lastroni pel marciapiede da Luserna, la calce è delle fabbriche locali.

Autore del progetto non solo, ma anche direttore del lavoro, dalla sua sede in Alessandria, è l'ingegnere capo della Provincia, Emilio Strada. Egli studiò, disegnò, fece tutto.

In Casale, nell'interesse dell'amministrazione provinciale, la parte essenzialmente esecutiva e di sorveglianza, venne affidata ad un giovane subalterno del signor Strada, il signor Cesare Ragazzoni. L'attività non comune di quest'ultimo e la sua capacità speciale aiutarono la buona riuscita dell'opera.

Cassa Pensioni Alta Italia. — Sunto delle principali deliberazioni prese nell'adunanza delli 11 giugno 1887 dal Comitato d'Amministrazione, ed approvato nella sua adunanza del 25 agosto u. s.:

1° approvò il processo verbale della precedente adunanza tenutasi il 20 aprile 1887, nonchè il relativo bollettino n. 13, da comunicarsi al personale compartecipante alla Cassa pensioni;

2° Prese atto delle comunicazioni fatte dalla Presidenza, fra le quali che il Comitato della Società del Mediterraneo ha nominato a Membro di questo Comitato il signor cav. Paolo Rossi ing. capo del servizio attivo mantenimento, sorveglianza e lavori, in surrogazione del sig. comm. Oscar Poli collocato a riposo;

Diede voto favorevole per l'ammissione al sodalizio di un agente nominato in pianta stabile colla Deliberazione Consigliare dei 17 dicembre 1886, il quale alla data di decorrenza della nomina aveva oltrepassato il 35° anno di età, senza superare il 40°;

4° Sulla domanda degli aventi diritto, liquidò le pensioni ed i soccorsi a norma dello Statuto,

Freni Automatici. — Leggiamo nell' *Engineering* del 2 corrente:

« La recente collisione avvenuta sulla ferrovia Baltimora e Ohio Railway si disse aver avuto per causa il non funzionamento dei freni ad aria « questo era perfettamente vero, ma i freni in opera non erano i Westinghouse » come molti supposero, ma bensì i Longhridge nei quali l'agente impiegato è pure l'aria compressa, ma il principio non è automatico. Siamo informati che la Compagnia della Ferrovia Baltimora e Ohio ha, in conseguenza, giustamente deciso di dotare al più presto tutti i treni del freno Westinghouse. Un enorme lavoro si fa presentemente dalla Compagnia Westinghouse per provvedere i freni occorrenti a tutto il materiale e già circa 50.000 vetture ne sono state provvedute. Il numero complessivo di tali freni ordinati in tutto il mondo a tutto il 30 giugno scorso ha già raggiunto la rispettabile cifra di 141.473 dei quali 112.099 freni automatici sono stati ordinati durante gli ultimi otto anni.

Ciò non ostante i freni non automatici sono presentemente ritenuti buoni ancora su varie linee in questo paese. »

Il Sistema Abt nell'India. — Il successo del sistema Abt nelle montagne dell'Harz ha giustamente attirato molta attenzione ed è già stato proposto di farne molte altre applicazioni. Esso sarà messo in prova sulla linea militare che gli inglesi costruiscono nel passo di Bolan, sulla frontiera fra l'India e l'Afganistan, sono stati spediti per quella destinazione i materiali occorrenti per 20 chilometri di binario con 2 locomotive.

Sistemazione della Vistola. — In causa delle devastazioni prodotte dalle inondazioni della Vistola nella primavera del 1886, si sono resi necessari grandi lavori di sistemazione, nel suo tratto inferiore e specialmente alla foce.

A tale scopo il governo prussiano presenterà alla prossima sessione del Landtag un progetto che importa la bagattella di lire 23,750,000.

Il porto di Tunisi. — La questione del porto di Tunisi, scrive il *Temps*, è finalmente stata risoluta e i lavori dovranno incominciare quest'anno stesso. Il nuovo progetto comprende un avamporto alla Goletta, collegato al bacino galleggiante da un canale scavato nel lago, che separa la Goletta da Tunisi.

La spesa preventivata dalla Società dei Batignolles si eleverà a 15 milioni; quella preveduta dal Governo tunisino a 8 milioni. Il Consiglio generale dei ponti e strade, preso per arbitro, valuta la spesa a 10 milioni. Colle spese impreviste, si arriverà senza dubbio a 12 milioni.

Ferrovie di nuovo genere — La Ditta Siemens ha proposto al municipio di Pest di costruire una ferrovia elettrica nell'interno della città. Il cavo conduttore della corrente elettrica sarebbe collocato sotto terra. Un'altra ferrovia elettrica sopra dei pilastri sarebbe costruita lungo il Danubio.

Ai primi di ottobre sarà terminata nella contea di Kerry in Irlanda una ferrovia ad una sola rotaia, la quale non passa sul terreno, ma sopra dei pilastri metallici alti da uno a sei metri secondo il livello del suolo. Le ruote dei veicoli sono poste nel mezzo, in modo che la chiglia dei vagoni in sezione, ha la forma di un V rovesciato; apposite guide impediscono gli sbilanciamenti laterali. Queste ferrovie sono le più economiche di tutte, venendo a costare circa 30,000 lire italiane al chilometro.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Settembre 3	Sett. 10
Azioni Ferrovie	Meridionali		L. 777,50	786
»	»	Mediterranee	» 617	620,50
»	»	Sicule	» 599	599
»	»	Sarde (preferenza)	» 282	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 400	400
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali		» 546	546
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena		» 304	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 248	248
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 322	322
»	»	» 2ª emiss.	» 313,50	313,50
»	»	Centrale Toscana	» 530	529
»	»	Meridionali	» 328	328
»	»	Sarde, serie *A*	» 322	322
»	»	» serie *B*	» 319	319
»	»	» 1879	» 325	325
»	»	Pontebba	» 492	492
»	»	Nord-Milano	» 273	273
»	»	Meridionali Austriache	» 290	290

PAGAMENTI

Società di Navigazione Generale Italiana. — Dal 30 corrente verranno rimborsate alla pari 500 Obbligazioni da L. 1000 della Serie *L*, sorteggiate nella 13ª estrazione.

Ferrovia Vittorio Emanuele. — A cominciare dal 1° ottobre avrà luogo il rimborso di 1686 Obbligazioni di detta ferrovia, state sorteggiate in Roma il 31 agosto p. p.

ESTRAZIONI

Ferrovia Vittorio Emanuele. — Numeri delle 1686 Obbligazioni della ferrovia Vittorio Emanuele, da lire 500 caduna di capitale, estratte in Roma il 31 agosto 1887:

Dal num.	al num.	Obblig. num.	Dal num.	al num.	Obblig. num.
5801	5900	100	17601	17700	100
82801	82900	100	133601	133700	100
147101	147200	100	182601	182700	100
198501	198600	100	220301	220400	100
232301	232400	100	248101	248200	100
279401	279500	100	330101	330200	100
355301	355400	100	374801	374900	100
396901	396986	86	417301	417400	100
452301	452400	100.			

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori con tutto settembre 1887.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Casacalenda (16 settembre, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio scolastico. Importo ridotto L. 66,309.19. (Vedi Num. 34 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (17 settembre, ore 10 ant., 1.a Asta). — Appalto sessennale pel mantenimento della Strada consortile Aversa-Vico di Pantano (metri 10,245). Importo annuo L. 15,000. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 8 ottobre.

Deputazione Provinciale di Ravenna (17 settembre, ore 12 meridiane, 1.a Asta). — Appalto per la manutenzione della Strada Faentina (dalla Rugata a Faenza) e Prada per il quinquennio 1888-1892. Importo L. 10,945.06. Cauzione provvisoria L. 1,500. Cauzione definitiva, il decimo. Fatali 1° ottobre.

Municipio di Modena (19 settembre, ore 11 ant., 1.a Asta). — Appalto per la fornitura di ghiaia dei fiumi Secchia e Panaro occorrente per la manutenzione delle strade Comunali foresi nel quinquennio 1888-92.

L'appalto viene diviso nei seguenti lotti:

1° Lotto:	Metri cubi 1771.50	a L. 3.33	al metro
2° »	» 1464 —	a » 2.72	»
3° »	» 2389 —	a » 2.81	»
4° »	» 1376 —	a » 3.52	»

Cauzione provvisoria, un ventesimo. Cauzione definitiva, il decimo. Fatali 5 ottobre.

Deputazione Provinciale di Ravenna (17 settembre, ore 11 ant., 1.a Asta). — Appalto per la manutenzione della strada di Casola Valsenio per il quinquennio 1888-1892. Importo annuo L. 13,928.43. Cauzione provvisoria L. 1800. Cauzione definitiva, il decimo. Fatali 1° ottobre.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1° Dipartimento marittimo (Spezia), (19 settembre, ore 12 meridiane, unico e definitivo). — Appalto per la costruzione e fornitura di num. 7 caldaie per barche a vapore del tipo Forges et Chantiers, 1.a grandezza (32 cavalli) e n. 3 idem, di 2.a grandezza (14 cavalli). Importo L. 29,072.50. Cauzione L. 3000.

— Costruzione di num. 4 caldaie, per barche a vapore del tipo Bellis e C., di 1.a grandezza (barche da metri 12.25), num. 4 idem di 3.a grandezza (barche da metri 7,60), num. 1 idem di 4.a grandezza (barca da metri 6.70). Importo L. 14,587; Cauzione lire 1500.

Saranno ammessi alle aste i soli proprietari o rappresentanti di stabilimenti nazionali atti alla fabbricazione di caldaie.

Id. id. (19 settembre, ore 12 meridiane, 1.a Asta). — Appalto per la fornitura di chilogrammi 300,000 di ferro finissimo in verghe tonde per formare pernotti del diametro da 8 a 32 millimetri, L. 96.000, da consegnarsi nei RR. arsenali di Spezia, Napoli e Venezia e nel R. cantiere di Castellammare, nei termini di tempo ed alle condizioni stabilite dal Capitolato. Cauzione L. 9600. Fatali 3 ottobre.

Comune di Cingoli (Macerata) (24 settembre, ore 10 ant., 1.a Asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione della strada comunale obbligatoria, che dalla pittura al Colle San Valentino va al confine di Filottrano, detta di San Faustino, (metri 7,050); e pella costruzione del ponte sul fosso Saltregna di confine territoriale con Filottrano. Importo L. 65,000. Cauzione provvisoria L. 2000. Lavori ultimati in 3 anni.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Vicenza (26 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione degli argini del fiume Guà, da metri 85 in destra e metri 86 in sinistra a valle del ponte di Roveredo fino al confine col circondario idraulico di Este, per la presunta somma di L. 183,320, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. I lavori compiuti in 180 giorni. Cauzione provvisoria L. 9000. Cauzione definitiva il decimo.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di una Boa cilindrica per conto del Ministero della Marina.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Padova. -- L'appalto dei lavori di rialzo e ingrosso dell'argine destro del Brenta da Baion al ponte metallico di Corte con prolungamento del sifone di Corte, fu aggiudicato al signor Zerbini Giacomo che fece il ribasso del 26 0|0 su lire 208.070.

Ministero dei Lavori Pubblici. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle due sponde del fiume Tevere, dal Mattatoio al Ponte Elio, fu aggiudicato definitivamente al signor Magnani Attilio, col ribasso del 27,27 0|0 su lire 11,073,300. (Vedi n. 30, 33 e 34 del *Monitore).*

Municipio di Montecalvo Irpino (Avellino). — L'appalto dei lavori di sistemazione della via, piazza, mercato Carmine, fu aggiudicato al signor Santoro Domenico di Antonio, domiciliato a Baronissi, per la somma di L. 45,257.91. (Vedi n. 28, 31 e 33 del *Monitore).*

Prefettura di Treviso. — L'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro del Piave da Romanziol a Noventa di Piave, fu aggiudicato al signor Cricco Cav. Matteo e C., domiciliati a Noventa di Piave, col ribasso di L. 0.51 per cento.

Prefettura di Venezia. — L'appalto dei lavori e costruzione di due ponti in muratura in surrogazione degli esistenti in legname lungo la strada militare del Lido verso Laguna, fra Malamocco ed Alberoni, ecc., fu aggiudicato al signor Mansutti Francesco a Venezia per lire 38,556.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 31 *Agosto* 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio: Rete principale	4027		4027			
» secondaria	527	4554	350	4377	177	—
Media in esercizio		4550		4367	183	—
Viaggiatori	1,493,821.89		1,364,011.75		129,810.14	—
Bagagli e Cani	66,014.23		57,237.00		8,777.23	—
Merci a G. e P. V. accel.a	300,022.56		245,661.43		54,361.13	—
Merci a P. V.	1,608,675 25		1,550,812.63		57,862.62	—
TOTALE	3,468,533.93		3,217,722.81		250,811.12	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 31 *Agosto* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	8,405,389.85	7,934,368.93	471,020.92	—
Bagagli e Cani	378,951.74	350,307.59	28,644.15	—
Merci a G. e P. V. acc.a	1,694,747.00	1,537,982.38	156,764.62	—
Merci a P. V.	9,208,579 25	8,784,082.32	424,496.93	—
TOTALE	19,687,667.84	18,606,741.22	1,080,926.62	—

Prodotto per chilometro.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
della decade	761.65	735.14	26.51	
riassuntivo	4,326.96	4,260.76	66.20	—

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Luglio 1887.

	Chil.	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	12	18,437.25	394.30	18,831.55
Torino-Ciriè-Lanzo	32	49,685.42	9,670.15	59,355.57
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	23	16,079.60	9,129.25	25,208.85
Santhià-Biella	30	41,951.29	23,950.85	65,902.14
Fossano-Mondovì	24	5,084.35	408.75	5,493.10
Sassi-Superga	3	5,657.30	»	5,657.30
Basaluzzo Frugarolo		870.10	370.40	1,240.50
TOTALE		137,765.31	43,923.70	181,689.01

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *Agosto* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 26
Viaggiatori	6.832.35	19,994.90	2,313 25	17.642.10	1,634 05	4,013 65	1,866.95	6,153.90	10738.05	1,805.85	766.85	3,569,35
Bagagli	130.60	411.30	61.45	198.95	10.30	80.75	1.55	36.95	89.05	18.95	22,40	41,65
Merci G. V.	380 90	1,290.50	165.90	526.35	286.00	272.55	19.45	6 .15	279.15	.65	»	»
Id. P. V. A.	112.35	2,916.75	»	74.95	»	97.60	»	53.65	»	48.40	»	»
Id. P. V.	3,717.80	3,069.90	1,242.75	819 40	1,768.55	1,529.80	214.80	62,20	981.80	390.90	»	»
Totali	11,174.60	27,603.35	3,783.35	19,261.75	3,698.90	5,993.35	2.102.75	6,370.05	12,088.05	2,458.35	789.25	3,610,20

Digitized by Google

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1521
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio*, *Siracusa*, *Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia cointeress. dei Tabacchi	165
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucampa	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N. 13.*

G. Pastori Dir. Resp. ...

ANNO XX. Sabato, 17 Settembre 1887 NUM. 38

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:
Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

AI CONGRESSISTI DI MILANO

Ai rappresentanti delle ferrovie del mondo che, riuniti in Milano, iniziano oggi i lavori del 2° Congresso internazionale, manda un caldo saluto ed un augurio il *Monitore delle Strade Ferrate*, decano della stampa ferroviaria italiana.

Altissimo è lo scopo dell'attuale Congresso indetto per che tutti prendano cognizione delle migliorie di ognuno, per che le ricerche, le invenzioni, i nuovi trovati delle scienze tecniche ed economiche siano posti alla portata di tutti e possano da tutti applicarsi per semprepiù perfezionare le immortali invenzioni di Watt e di Stephenson.

E sono arra della buona riuscita della importante riunione i nomi illustri per dottrina e per esperienza che fra gl' intervenuti troviamo; fra cui primeggiano quelli del Laveleye, del Say, del Brioschi, del Massa, del Borgnini, del Billia, del Luzzati e di tanti altri, ai quali mandiamo uno speciale riverente saluto.

Si unificarono nel mondo il servizio postale e quello telegrafico, ed è bene che così abbia ad essere, per quanto è possibile, del servizio ferroviario, e debbono ritenersi altamente benemerite quelle persone che dedicarono il loro tempo ed i loro studî a così alto scopo.

Siano dunque benvenuti fra noi gli eminenti stranieri, e speriamo che ritornando alle loro sedi portino seco la persuasione che la più giovane delle grandi nazioni che si onora d'ospitarli, lavora di buona lena per non restare indietro dalle maggiori sorelle sulla via del progresso; e le oneste e liete accoglienze che fra noi troveranno lascino in essi l'impressione che il *latin sangue gentile* non ha degenerato nel compiere il grato quanto sacro dovere dell'ospitalità.

Salute ai Congressisti di Milano!

LINEA GENOVA-ACQUI-ASTI

(Continuaz. v. n. 37)

PARTE I. GENOVA-OVADA.

Questa tratta comprende la traversata dell' Appennino. Evidentemente fra le valli del Gorsezio e della Stura, attraverso al monte Turchino, possono praticarsi Gallerie di diverse lunghezze a seconda dei tracciati delle linee d'accesso e delle quote che si vogliono raggiungere. Per questo motivo furono parecchi gli studi fatti, affine di tener conto di tutte le circostanze locali, delle esigenze dell'esercizio, degli interessi e delle legittime aspirazioni dei paesi che potevano più o meno facilmente essere serviti dalla nuova ferrovia.

Si concretarono quindi quattro tracciati, cui accenneremo brevemente, e che hanno una differenza essenziale nella traversata dell'Appennino.

a) Tracciato basso o diretto. La nuova linea staccandosi, come si è detto, dalla ferrovia succursale dei Giovi dopo il Ponte sul torrente Polcevera, si sviluppa, con ascesa costante del 15, 0[00 sul versante meridionale dell'Appennino, vincendone le molte ed importanti accidentalità con numerose Gallerie e frequenti e notevoli opere d'arte. Le stazioni sono stabilite a Borzoli, a Granara, frazione di Pegli, al Santuario di N. S. dell'Acquasanta ed a Mele, quest'ultima nella valle del Gorsezio all'imbocco della Galleria dell'Appennino. Questa Galleria sbocca fra Campoligure e Rossiglione nella valle della Stura, dopo un percorso sotterraneo di m. 9463, con un'unica pendenza verso l'imbocco sud di m. 10,65 0[00. Allo sbocco della Galleria è stabilita una stazione che potrà servire il paese di Campoligure; poi scendendo la valle della Stura si avranno le stazioni di Rossiglione e di Belforte, e da

ultimo quella di Ovada situata sull'altipiano alle spalle dell'abitato sulla sponda sinistra della Stura.

Questo tracciato dalla sua origine alla stazione di Ovada misura m. 35,846,00; e ben a ragione venne chiamato *diretto* poichè, avuto riguardo che trattasi d'una linea di montagna, i rettilinei sono lunghi, le curve brevi e di raggio piuttosto ampio, mai inferiore a m. 500.

La spesa preventivata per la costruzione completa di questa prima parte della linea, interamente ad un solo binario, è di L. 29,146,400.

b) Tracciato per Campoligure. Allo scopo di meglio servire l'abitato di Campoligure, che col tracciato basso resterebbe distante circa due chilometri dalla sua stazione, si è studiata una modificazione alla Galleria del Turchino, portandone lo sbocco presso il detto abitato, ed accrescendone la pendenza dal 10,65 0\|00 al 13,72. Si ha così un allungamento della linea di m. 571, e la Galleria sarebbe ridotta alla lunghezza di m. 7925, con una diminuzione di m. 1538 sulla precedente.

Giova notare che le spese di costruzione di questo progetto non differirebbero sensibilmente da quello del precedente; ma le condizioni d'esercizio della linea sarebbero sensibilmente peggiorate.

c) Tracciato con una galleria elicoidale per Campoligure e Masone. Siccome l'abitato di Masone, col tracciato precedentemente esposto *sub b*, riescirebbe ancora distante circa 5 chilometri dalla più vicina stazione, si è studiata un'altra soluzione a titolo di confronto.

Questo tracciato si stacca da quello *diretto* alla progr. 14,390, al suo entrare nella valle del Gorsezio, e sviluppandosi con percorso elicoidale in continua salita, parte in Galleria e parte a cielo scoperto, dopo un giro di circonferenza, rientra nella valle del Gorsezio nella località detta il Fado, ove sarebbe stabilita la stazione di Mele all'imbocco della Galleria del Turchino, ad una quota assai più elevata della precedente. Da questo punto la Galleria andrebbe a sboccare nella valle della Stura sul pianello detto della Maddalena, ove si impianterebbe la stazione di Masone a due chilometri circa dall'abitato. La linea scenderebbe poi la valle della Stura per raggiungere, dopo Campoligure, i tracciati precedenti.

La Galleria del Turchino con questo tracciato si riduce a m. 5425 con pendenza costante del 12,25 0\|00; sarebbe quindi più breve di quella del tracciato basso di m. 4038, ma il percorso della linea viene ad essere allungato di m. 4766 in confronto del tracciato *diretto*.

Le spese di costruzione sarebbero di circa 200 mila lire maggiori di quelle dei tracciati precedenti.

Con questo progetto sarebbero soddisfatti i desideri di Campoligure ed anche in parte quelli di Masone; ma deve essere seriamente considerato, in riguardo all'esercizio generale della linea, il notevole allungamento di quasi 5 chilometri che con esso si ottiene.

d) Tracciato con due Gallerie elicoidali. Allo scopo di offrire una soluzione che favorisca il più possibile gli abitati di Campoligure e Masone ed i fortilizi che il Genio militare ha costruito sul Monte Turchino per la difesa dello Stato, vennero fatti gli studi per questo tracciato che pone lo sbocco della Galleria del Turchino ed una stazione sul piano di Masone a pochissima distanza dall'abitato.

Dopo il primo giro d'elicoide che si ha nel tracciato precedente, si stabilisce la stazione di Biscaccia frazione di Mele, e poi si riprende l'ascesa ed il percorso elicoidale, compiendo un altro giro pressochè completo, e rientrando nella valle del Gorsezio ove è stabilita l'altra stazione del Fado all'imbocco della Galleria del Turchino. La lunghezza della Galleria si riduce così a m. 3320, con pendenza costante del 12,88 0\|00, ma la lunghezza totale della linea è accresciuta di m. 8013 in confronto al tracciato *diretto*, e la spesa preventivata sarebbe maggiore di circa L. 400,000.

Oltre i quattro progetti principali suaccennati il signor comm. Giambastiani ha pure ristudiato un progetto, che era stato precedentemente ed in modo sommario studiato dal distinto sig. ing. Bosco per incarico di un Comitato interprovinciale promotore d'una ferrovia Genova-Ovada-Alessandria. I risultati degli studi fatti dal sig. comm. Giambastiani, coi criteri direttivi del progetto Bosco, persuadono all'evidenza che un tale tracciato non può essere conveniente.

Accenneremo ancora, come semplice notizia, ad un altro tracciato più alto ancora di quello anzi indicato *con due Gallerie elicoidali*, col quale la Galleria del Turchino si ridurrebbe a soli m. 2560 di lunghezza; ma l'allungamento di percorso, di m. 9663 in confronto al tracciato *diretto*, è tanto forte da sconsigliarne l'adozione, quantunque le spese preventivate per la costruzione siano di poco differenti da quelle degli altri progetti.

Diremo da ultimo, prima di chiudere l'enumerazione dei progetti di questa prima ed importantissima parte della linea, che a soddisfare le aspirazioni del Comune di Masone il sig. comm. Giambastiani studiò pure l'impianto d'una fermata nella grande Galleria dell'Appennino secondo il tracciato basso, pel servizio del Comune di Masone, con pozzo verticale o finestra inclinata di comunicazione. L'impianto completo della fermata con pozzo verticale sarebbe preventivato in L. 600,000 circa, ed in L. 700,000 circa colla finestra inclinata, compresi i meccanismi elevatori idraulici, l'illuminazione elettrica, ed appositi apparecchi per ventilazione e per purificare l'aria.

In conclusione, devesi riconoscere che, se il problema della traversata dell'Appennino e del tracciato fra Genova ed Ovada si presentava arduo assai e complesso, ne venne dall'egregio Ingegnere Direttore fatto lo studio più completo e più minuzioso, coll'applicazione ragionata ed intelligente dei procedimenti e dei sistemi più perfezionati che la scienza ha in questi ultimi tempi posti a disposizione dell'ingegnere ferroviario.

Le diverse soluzioni del problema, presentate così complete ai consessi superiori del R. Governo, che devono pronunciarsi e scegliere il tracciato da costruirsi, hanno resa indubbiamente agevole e sicura la scelta; e se, come ci viene riferito, la preferenza verrà data al *tracciato basso diretto*, costruendo però la gran Galleria di 9463 m. a due binari con una maggior spesa di circa 8 milioni, noi faremo plauso alla illuminata e previdente decisione, che, ponendo il tronco Genova-Ovada nelle migliori condizioni d'esercizio, ben a ragione dimostra d'avere piena fiducia nell'avvenire splendido e proficuo della linea Genova-Acqui-Asti.

(Continua).

IL CODICE FERROVIARIO

Abbiamo sul tavolo il primo volume di questo importante studio giuridico dell'avv. Cesare Luigi Gasca, noto agli studiosi per altri lavori di polso, di cui già abbiamo fatto parola in un breve cenno bibliografico pubblicato nel *Monitore delle Strade Ferrate* del 3 corr.

Questo primo volume, che sarà fra breve seguito da altri due, tratta del *Diritto pubblico,* ossia dell'esercizio ferroviario considerato come servizio pubblico, e l'Autore svolge questo vasto ed intricato argomento con rara maestria, addimostrando colle numerose ed appropriate citazioni ch' egli studiò a fondo la materia prima di accingersi a scriverne.

Dalla francese *Prefazione al Manuale pratico dell'esercizio* agli studi del tedesco Dorn sulla *Politica ferroviaria;* dai dotti articoli dell'economista Beaulieu agli *Atti* della Camera; dai giudicati dei tribunali e delle Corti di cassazione d'Europa ai regolamenti delle nostre Società ferroviarie, alle relazioni sulle reti dei cinque continenti, l'avv. Gasca ha tutto compulsato per trovare e coordinare i dati innumerevoli che sono indispensabili alla compilazione d'un Codice ferroviario, e bisogna ammettere ch' egli è pienamente riuscito nel suo intento; e se i volumi che seguiranno saranno al primo uguali, certo egli potrà vantarsi di aver arricchita di un' opera di gran valore la biblioteca giuridica italiana.

Nella breve prefazione che sta in capo al 1° volume, l'Autore così si esprime, per chiarire lo scopo di questa sua pubblicazione:

Il meraviglioso sviluppo dell'industria ferroviaria ha creato un complesso di leggi, di regole, di principî giuridici, di giurisprudenza e di studî assai abbondante, ma ancora incerto e confuso. I nuovi estesissimi servizî ferroviarî internazionali hanno resa necessaria l'uniformità nelle leggi, che regolano i trasporti sulle ferrovie nei varî Stati. Per ciò non solamente già si concretò fra i principali Governi d'Europa una convenzione regolatrice dei trasporti internazionali sulle ferrovie, ma si avvicina il giorno in cui si dovrà avere un Codice per le strade ferrate; ed anzi questo Codice sarà uniforme per tutte le nazioni d' Europa.

Mi parve utile agli studiosi del diritto ed agli uomini d'affari il raccogliere gli sparsi materiali di questa legislazione ferroviaria, esporli con un certo ordine e con qualche chiarezza.

Che l'Autore abbia perfettamente ragione così pensando, ne è prova patente lo stesso Congresso internazionale ferroviario che oggi si apre a Milano, e che tende appunto ad uniformare, nei limiti del possibile, i regolamenti ed i sistemi ferroviari in uso negli Stati diversi d'Europa.

Nei primi capitoli del suo libro l'A. fa la genesi dell'esercizio privato e di quello di Stato, e delle molte fasi per cui passarono i due sistemi nei diversi paesi, cominciando dagli Stati Uniti per finire coll'Italia. E bella, anche dal punto di vista letterario, è l'introduzione al primo capitolo che crediamo utile di riportare. Così l'A. ci inizia alla lettura del suo lavoro:

Il giorno in cui la vaporiera per la prima volta attraversò con rapido corso terre e villaggi, la gente accorse attonita, e quasi impaurita, ad ammirare il nuovo misterioso spettacolo. I pochi, istruiti delle leggi fisiche da breve tempo scoperte, ed applicate da Stephenson e da Watt, disputavano sulla utilità della locomotiva a vapore. I più, ignoranti, la riguardavano come invenzione pericolosa, destinata a sconvolgere gli antichi rapporti sociali ed a distruggere scambi e commerci. Ma niuno certamente prevedeva allora, che la vaporiera avrebbe portato nelle sociali relazioni una rivoluzione maggiore assai e più feconda che non le lunghe guerre ed i politici rivolgimenti registrati dalla storia.

La vaporiera infatti, quasi avanguardia del progresso, si è slanciata alla conquista del mondo, e serpeggiando per ogni terra popolata da uomini, valicando fiumi, traversando gioghaie di monti, superando steppe e deserti, sormontando ogni ostacolo e barriera, servì di congiunzione fra nazioni e nazioni, fra città e città, fra metropoli e contado, portando ovunque, dall'Europa all'Africa, dall'Oriente all'Occidente, il lavoro umano, l'industria, la civiltà, la ricchezza.

Chi volga indietro lo sguardo, e consideri quale immenso sviluppo abbiano preso le ferrovie in mezzo secolo appena, e con esso quanto siano aumentati i commerci e le industrie, proverà un senso di meraviglia, e pur di orgoglio, pel genio umano, che ha trovato in un semplice fenomeno fisico tanta forza di espansione.

Or bene, fa meraviglia, che in sì rapido e prodigioso espandersi e perfezionarsi delle ferrovie, in sì grande moltiplicarsi di rapporti commerciali da esse creati, solo la legislazione sia rimasta stazionaria, ed oggi ancora i Codici abbiano, pei trasporti ferroviarî, regole di poco più precise ed appropriate, che non ne contenessero le leggi romane o le costituzioni medioevali pei vetturali, al tempo in cui era un regno « ogni terra che un muro cinge od una fossa serra ». Questa lacuna nella legislazione si può spiegare in due modi.

Anzitutto la legislazione è un portato, un frutto dei bisogni sociali, e quindi essa si forma solo quando essi sono diventati universali e sono entrati, per dir così, nella vita pubblica.

Prima si formano le consuetudini, da esse poi sorge la legge codificata. In secondo luogo occorre ricordare, che le prime ferrovie furono costrutte dai Governi, i quali dichiaravano proprietà demaniale le linee, servizio pubblico il loro esercizio da essi attuato.

Come servizio pubblico non era regolato che dal volere dell'autorità governativa, la quale lo dirigeva con speciali regolamenti, ispirati alle necessità dell'amministrazione, anzichè al diritto od all'interesse privato.

Il Governo non era uno speculatore, il quale assumesse obblighi contrattuali coi privati: era il tutore universale, l'amministratore della cosa pubblica, il quale provvedeva ad un bisogno sociale con un servizio pubblico, a condizioni che egli stesso prefiggeva, a quello stesso modo che provvedeva all'amministrazione della giustizia ed alla pubblica sicurezza.

Tutt'al più i privati, se danneggiati dall'azienda governativa, potevano trovare un rimedio nelle regole generali del diritto, come chiunque avesse danno da altro pubblico servizio.

Col moltiplicarsi però dei bisogni di comunicazioni, alla febbre che invase l'Europa di costrurre ferrovie, non bastò più l'azione dei Governi. Come in tutte le altre industrie, così in quella dei trasporti ferroviari, l'attività privata prese il sopravvento, e potenti Compagnie di capitalisti ottennero dai Governi facoltà e privilegio di costrurre strade ferrate e di esercitarle a loro rischio e pericolo, a vantaggio del pubblico, sottentrando in questo servizio all'azione governativa.

Di necessità, a lato del monopolio dello Stato sorse il monopolio privato, ed un nuovo ordine di interessi, di rapporti giuridici, di diritti e di doveri rese necessarie nuove norme per regolarli. Per l'esercizio delle ferrovie si ebbero così due sistemi; l'esercizio governativo e l'esercizio privato. Ma quest'ultimo non fu eguale dovunque. Presso alcune nazioni, come gli Stati Uniti d'America e

l'Inghilterra, si ammise la più ampia libertà per l'iniziativa privata: presso la maggior parte degli Stati di Europa l'industria privata fu soggetta ad un pesante e minuto controllo del Governo.

Fu lungamente discussa, e vivacemente, la questione, se fosse a preferirsi l'esercizio governativo od il privato, e non è ancora su di essa detta l'ultima parola, giacchè mentre in Italia fu risolta a favore dell'attività privata, in Francia ed in Germania per ora si reclama il riscatto delle ferrovie private per parte dello Stato e si chiede l'esercizio governativo.

Non intendo discutere questa ardua questione, e chi desiderasse studiarla, potrà trovare abbondanti argomenti in favore e contro l'esercizio governativo e l'esercizio privato negli atti della Commissione d'inchiesta ferroviaria, negli atti della Camera dei deputati dell'anno 1885, e nelle conferenze tenute dalla Società Adamo Smith di Firenze sul riscatto ed esercizio delle strade ferrate (1876).

Dato quindi uno sguardo storico retrospettivo sulle prime costruzioni e sullo sviluppo successivo delle ferrovie, l'A. passa a trattare delle Convenzioni ferroviarie italiane del 1885 e della legislazione italiana ed estera per ritornare sull'argomento dell'esercizio privato e su quello di Stato, dimostrando i difetti ed i vantaggi che ognuno di essi presenta, ma senza pronunziarsi in favore di questo o di quello.

Le concessioni per le costruzioni, le costruzioni e la manutenzione delle ferrovie occupano parecchi capitoli del libro e non ci permettono — sia per ragioni di spazio che per l'indole del nostro giornale — di seguire l'A. nelle sue dotte disquisizioni ed in quel dedalo di appropriate citazioni.

La sorveglianza governativa sulle costruzioni e sull'esercizio, i trasporti delle persone e delle merci, l'ordine nelle spedizioni, le tariffe, i diritti ed i doveri accessori alle concessioni d'esercizio, i servizi cumulativi, gli appalti servono di tema ad altri dodici lunghi capitoli, ai quali fa seguito il Capo 27° ed ultimo, nel quale vengono trattati la competenza amministrativa e giudiziaria ed i principî di diritto e le massime di giurisprudenza in materia ferroviaria.

Questo primo volume del lavoro giuridico-ferroviario dell'egregio avv. Gasca, consta di ben 856 pagine, e come onora l'Autore per la competenza addimostrata nel trattare così diffusamente del diritto pubblico in materia ferroviaria, onora altresì il solerte editore milanese Ulrico Hoepli che fece di quest'opera una edizione accurata e nitida, che noi ci auguriamo di vedere accolta degnamente nel mondo forense ed in quello ferroviario e da quanti studiosi si occupano delle discipline giuridiche ed economiche.

Le Strade Ferrate Straniere

Dalla dotta monografia dell'ing. Lampugnani sulla *Costituzione generale dell'amministrazione ferroviaria* — pubblicata coi tipi dell'Unione tipografica editrice — togliamo ancora le seguenti memorie sulla costituzione delle principali ferrovie europee.

FERROVIE FRANCESI.

Dopo che, il 26 agosto 1837, venne posta in esercizio la prima linea ferroviaria da Parigi a San Germano, si costituirono in Francia numerose Compagnie che chiesero ed ottennero la concessione di molte strade ferrate, di modo che nell'anno 1852 già contavansi 28 Società, le quali avevano speso nelle costruzioni e nelle provviste di materiale mobile 1,463,720,000 franchi, di cui 579,484,560 forniti dallo Stato, giacchè il Governo francese nei primordi delle costruzioni ferroviarie adottò il partito di sovvenzionare le Società con una somma fissa a fondo perduto, da impiegarsi nella costruzione della strada.

Le numerose Società, di esigua importanza, aventi in concessione brevi tronchi di linee, mal potevano corrispondere ai bisogni del commercio ed agli obbiettivi delle ferrovie, di modo che ben presto, sentendosi la necessità di potenti organizzazioni finanziarie e amministrative atte a sviluppare i trasporti, furono iniziate le trattative per la fusione di tutte le piccole Società e la costituzione di grandi Compagnie ferroviarie.

La fusione, incominciata nell'anno 1852, fu compiuta nel 1857, nel quale anno furono costituite le sei grandi Società tuttora esistenti: del *Nord*, dell'*Est*, dell'*Ovest*, dell'*Orléans*, del *Midi*, *Paris-Lyon-Méditerranée*.

Nel 1859 volendosi accrescere e completare le varie reti fu decretata la costruzione di nuove linee, che vennero date in concessione alle Società costituite con la legge del 1857, formando, per ciascuna, due reti distinte, quella delle linee del *premier réseau*, costituita dalle strade concesse nel 1857 all'epoca della fusione e già in esercizio in detto anno; quella delle linee del *second réseau*, costituita dalle strade ferrate decretate e concesse nel 1859.

Alle linee del *premier réseau* era attribuito e riconosciuto un dato introito annuo chilometrico; le linee del *secondo réseau* dovevano godere per 50 anni, a partire dal 1° gennaio 1865, di una garanzia d'interesse fissata nella misura del 4,65 per cento, ammortamento compreso.

Questa garanzia d'interessi, che diveniva effettiva nel caso d'insufficienza del prodotto netto, non costituiva che una anticipazione da rimborsarsi allo Stato allorquando i prodotti superassero l'interesse garantito e i dividendi stipulati.

Le nuove linee, complementari di quelle esistenti, avrebbero indubbiamente accresciuto il prodotto di queste; perciò era stabilito che la parte di prodotto lordo delle linee del *premier réseau*, eccedente la cifra chilometrica stabilita, venisse attribuita, come supplemento d'introito, alle linee del *second réseau*, fino alla concorrenza dell'interesse garantito.

Questo sistema, di attribuire una parte del prodotto delle linee concesse nel 1857 al prodotto delle nuove linee, fu chiamato comunemente il *déversoir*.

Le somme chilometriche garantite erano e sono tuttora:

Per la Società del	Nord . . .	fr. 38,240
» » »	Est . . .	» 29,000
» » »	Midi . . .	» 28,000
» » »	Ovest . .	» 35,000
» » »	P. L.-M. .	» 29,000
» » »	Orléans .	» 26,000

La convenzione stabiliva inoltre che, dopo l'anno 1872, la parte d'introito eccedente una determinata somma, sarebbe stata divisa fra lo Stato e le Società.

Le concessioni del 1859 sono quelle che ancora oggidì regolano l'esercizio ferroviario in Francia.

Provveduto all'esercizio delle linee d'interesse generale,

il Governo francese si preoccupò di quello delle linee d'interesse locale, nominando il 5 novembre 1861 una speciale Commissione d'inchiesta (presieduta da M. Chevalier) con l'incarico di riferire sulla costruzione e sull'esercizio economico delle ferrovie.

Il 12 luglio 1865 fu votata la legge con la quale fu istituita la categoria delle ferrovie d'interesse locale, costruite ed esercitate economicamente, con sovvenzioni sul Tesoro pubblico.

Tale legge ebbe benefici effetti, perchè permise la costruzione di utilissime ferrovie locali, quali erano definite dalla legge stessa, linee cioè di una limitata lunghezza, non superiore ai 30 o 40 chilometri, destinate esclusivamente a riunire le località secondarie alle linee principali, seguendo o una vallata o un altipiano, e non traversando nè vallate, nè montagne.

La legge del 10 agosto 1871, che concesse ai Consigli generali di accordarsi fra loro per la concessione di linee d'interesse locale, rese possibile la costruzione di linee economiche percorrenti vari dipartimenti.

In tal modo sorse un gran numero di piccole Società, le quali non solo esercitarono linee d'interesse locale, secondo la definizione della legge del 1865, ma anche linee principali, intercalate a quelle delle grandi reti, facendo concorrenza alle linee di queste.

Nel 1875 si contavano 35 Compagnie di ferrovie d'interesse locale, concessionarie di 137 linee, dello sviluppo di 4380 chilometri, situate in 41 dipartimenti.

L'aver voluto le piccole Società far concorrenza alle grandi Compagnie fu causa della loro rovina.

Le linee della Charente e della Vandea, che vollero far concorrenza alle linee dell'Orléans pel servizio del porto di Bordeaux, furono le più danneggiate nella lotta. La Società dell'Orléans più forte dell'altra potè, senza grande suo scapito, stabilire tariffe bassissime, benchè facesse percorrere alle merci una strada più lunga, per tutte le spedizioni destinate a Bordeaux, in partenza da città toccate anche dalla ferrovia locale concorrente, la quale ebbe sottratto tutto il suo traffico, subì gravi perdite e in poco tempo vide minacciata la propria esistenza.

Le piccole Società non poterono sostenere la lotta e dovettero soccombere, tanto che lo Stato, per impedire il loro fallimento fu costretto a riscattarle.

Nell'agosto dell'anno 1876 il ministro dei lavori pubblici presentò infatti alla Camera un disegno di legge per regolare la condizione delle linee minaccianti rovina; secondo tale progetto le linee in parola venivano incorporate alla rete dell' *Orléans*, la quale diveniva in compenso concessionaria di altre linee poste nella Valle della Loira.

Ebbe luogo allora alla Camera una importante discussione intorno all'esercizio ferroviario, e siccome già si faceva sentire la necessità di una maggiore ingerenza del Governo nella determinazione e nel rimaneggiamento delle tariffe, così sorse l'idea del riscatto generale delle ferrovie, idea però che, siccome implicante l'esercizio ferroviario governativo, venne respinta con 239 voti su 434 votanti.

La Commissione parlamentare incaricata d'esaminare il progetto ministeriale, per mezzo del suo relatore Waddington propose che venisse respinto il progetto presentato, e la Camera nella seduta del 22 marzo 1877 adottò l'emendamento Allain-Targé col quale si proponeva che il riscatto delle linee venisse fatto, anzichè in base ai criteri che informavano il disegno di legge, secondo le norme contenute nella legge del 23 marzo 1874, la quale stabilisce che in caso di riscatto di una linea debbasi pagare il valore reale della strada, diminuito delle sovvenzioni date dallo Stato, e si chiedeva al Governo di non limitarsi a comperare le linee in fallimento, ma a riscattare anche quelle dell' *Orléans*, coll'obbligo di formare con tutte le linee così riscattate due distinte reti da concedersi a due Società.

Dopo tale votazione, il 2 gennaio 1878 il ministro dei lavori pubblici Freycinet, d'accordo col ministro delle finanze Léon Say, presentava un rapporto sul proprio programma dei lavori pubblici, comprendente ferrovie, canali, porti, ecc., da eseguirsi in 15 anni, spendendo 3 miliardi di lire.

Contemporaneamente presentava un progetto di legge per il riscatto delle ferrovie secondarie in istato di fallimento, da essere provvisoriamente esercitate dallo Stato.

Detto progetto venne approvato il 18 maggio 1878, e con esso venne votato un prestito di 331 milioni, dei quali 270, ammortizzabili in 75 anni, per il riscatto delle linee, 60 per nuove opere da eseguirsi sulle strade stesse e un milione per l'esercizio.

L'esercizio governativo provvisorio delle linee così riscattate, che venne regolato con decreto del 25 maggio 1878, forma un servizio speciale confidato, sotto l'autorità del ministro dei lavori pubblici, ad un Consiglio d'amministrazione, nominato per decreto presidenziale.

Dal piano generale dei grandi lavori, esposto alla Camera, il ministro Freycinet staccò la parte riguardante le ferrovie, e il giorno 4 giugno 1878 presentò al Parlamento un progetto di legge riguardante la classificazione delle ferrovie d'interesse generale in esercizio, e la costruzione e la classificazione di 154 nuove linee, lunghe complessivamente 6200 chilometri.

Tale progetto non appena presentato, venne ritirato e sostituito da un altro ispirato alle stesse idee, presentato il 4 novembre, contemplante un maggior numero di ferrovie da costruirsi. Detto progetto venne approvato il 2 aprile 1879 e la legge relativa venne promulgata il 17 luglio 1879.

Con essa si provvide alla costruzione, da eseguirsi direttamente dallo Stato, di 181 linee del complessivo sviluppo di 8700 chilom., con promessa di studiarne e prenderne in esame altre raccomandate.

Per le spese di costruzione si doveva provvedere con fondi straordinari, da iscriversi ciascun anno in bilancio, a seconda dei bisogni e delle condizioni del bilancio stesso.

Il piano dei grandi lavori proposto dal Freycinet non potè essere attuato; lo stesso Léon Say, che lo aveva difeso nel settembre 1878 in un discorso fatto a Boulogne, lo combattè poscia nel 1881, perchè i lavori richiesti dai deputati pei rispettivi collegi e accordati dalla Camera erano già tali e tanti da compromettere il bilancio e bisognava restringersi a provvedere soltanto alla costruzione delle ferrovie votate.

Seguirono l'on. Say altri economisti e uomini politici, i quali espressero l'avviso che con un debito consolidato di oltre 20 miliardi, senza contare il debito fluttuante e

debiti di altra specie, non era possibile seguire una via che comprometteva grandemente le condizioni del bilancio.

L'on. Raynal comprese il pericolo e stipulò le convenzioni del 1882 colle sei Compagnie ferroviarie, del *Nord*, dell' *Est*, dell' *Ovest*, dell' *Orléans*, del *Midi*, del *Paris-Lyon-Méditerranée*, affidando loro la costruzione e l'esercizio delle nuove linee, repartendone la ultimazione in un periodo di tempo abbastanza lungo perchè le finanze non venissero soverchiamente gravate.

L'on. Raynal, col suo disegno di legge, si propose al tempo stesso di unificare le reti rendendo possibile una semplificazione delle tariffe; di cointeressare lo Stato e le Società negli utili rendendo vantaggioso per amendue il ribasso delle tariffe man maño che l'aumento degli utili lo rende possibile; di assicurare finalmente la vita delle Società togliendo loro la possibile minaccia del riscatto, paralizzante ogni libertà d'azione.

Così mentre nel 1857 il Governo aveva prestato il proprio efficace concorso dando, come si è veduto più sopra, una somma a fondo perduto per la costruzione delle linee, nel 1882 per rimediare alle conseguenze del progetto Freycinet si rivolse alle sei Società costituite nel 1857, formando un *troisième réseau*, che concesse loro ed affidò in costruzione ed in esercizio, dando così un assetto definitivo all'esercizio ferroviario.

Le Ferrovie del Giappone

La prima linea ferroviaria che fu costrutta al Giappone è quella che congiunge Yokohama a Tokio, e verso il 1870 si costrusse il tronco Kobe-Osaka che s'intendeva di prolungare in seguito fino a Tokio.

Dopo il 1870, e per parecchi anni, si sospesero i lavori di costruzione per causa di torbidi politici, e quando i lavori furono ripresi si costrusse per prima la linea da Kroto al lago di Biwa. I battelli attraversano questo lago di modo che la ferrovia da un lato ed i vapori dall'altro mettono in relazioni commerciali le città di Osaka — posta in fondo alla baia omonima e punto di partenza delle linee Kobe-Sura e Osaka-Nagahama — e di Nagahama. Questa città è, a sua volta, congiunta, con altra linea costrutta nel 1883, a Tsuruga. Ed in tal guisa la costa occidentale del Giappone è in comunicazione con quella orientale.

In questi ultimi quattro anni, 1883 87, si costrusse la linea Nagahama-Taketovo, città situata sulla costa orientale all'estremità del promontorio che si avanza nella baia di Owari, ed ora si sta costruendo la linea Nagoya-Yokohama.

Mentre si costruivano le linee che toccano le due estremità del lago di Biwa, si costruivano pure altri tronchi che staccandosi dalla linea Tokio Yokohama penetrano nella provincia di Shimotsuke fino a Norsu. Allorchè questa linea sarà costrutta sino a Shiogama, che farà testa di linea, il Giappone sarà in possesso d' una grande linea trasversale di circa 1130 chilometri di lunghezza. Il più importante dei tronchi in costruzione è quello di Mayebashi — sulla linea Tokio-Naoyetsu — che attraversa un ricco territorio la cui popolazione si dedica in ispecial modo al commercio della seta.

La grande linea Yokohama-Naoyetsu corre perpendicolarmente alla catena di monti che taglia longitudinalmente il Giappone in due parti. Nella regione alpestre la linea ha una pendenza massima di $^1/_{40}$. Lo scartamento normale delle rotaie è di m. 1.05. Le locomotive sono di costruzione inglese, i vagoni di costruzione indigena.

Durante il 1886 si acquistarono in Inghilterra e Germania le rotaie necessarie alla costruzione di 480 chilom. di ferrovia. Durante il corrente anno si ordinarono in Germania altre rotaie per la costruzione di altri 240 chilometri di linea. Queste rotaie costano al Giappone da 100 a 125 lire la tonnellata.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Annunciamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Regio Ispettorato Generale il progetto di massima ed il preventivo sommario della spesa di L. 1,500,000 occorrente per la costruzione sulla sponda sinistra della Dora di uno scalo merci a piccola velocità annesso alla stazione di Torino Succursale, allo scopo di sopperire al maggior traffico di detta stazione, in dipendenza del raddoppio del binario di linea.

Il progetto definitivo è in corso di avanzata compilazione e sarà quanto prima sottoposto all'approvazione governativa.

La spesa di L. 1,500,000, prevista col preventivo di massima, è ripartita nelle seguenti categorie di lavoro:

Espropriazioni	L.	1,100,000
Movimenti di terra, inghiaiamento, costruzione di piani caricatori, chiusure e posa in opera dei meccanismi ed armamento .	»	155,350
Trasporto sul luogo dei materiali e meccanismi	»	43,196
Lavori imprevisti	»	124,454
Studî, direzione, sorveglianza e liquidaz.	»	77,000

Ci consta che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto esecutivo del 2° tronco della linea Velletri-Terracina, compreso fra Sezze e Terracina, della lunghezza di m. 37,400.

Col progetto medesimo si segue in massima il tracciato studiato dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia Roma-Solmona, e solo vi furono introdotte alcune modificazioni per ridurre le pendenze dal 23.50 al 18 per mille e per portare il raggio minimo delle curve da m. 300 a m. 400, e la lunghezza dei piazzali delle stazioni da m. 300 a m. 500.

Con la presentazione del progetto suaccennato tutta la linea Velletri-Terracina risulta studiato in modo definitivo. La lunghezza e l'importo dei relativi lavori di costruzione risulta come segue:

Lunghezza: 1° tronco . . .	metri	39,631
» 2° tronco . . .	»	37,400
Totale	metri	77,031

Importo: 1° tronco . . . L. 11,710,600
» 2° tronco . . . » 8,075,000

Totale . . L. 19,785,600

Secondo i progetti studiati dalla predetta Direzione tecnica governativa la lunghezza e l'importo della intera linea risultavano rispettivamente di m. 77,187 e di L. 9,435,000.

Confrontando l'importo previsto dalla Società con quello presunto dalla Direzione governativa, ne risulta pel primo una maggiore spesa di L. 10,350,000, proveniente specialmente: dall'aggiunta dei provvedimenti necessarî per la stabilità della linea, la quale scorre in gran parte fra terreni paludosi; dall'aver portata la larghezza della piattaforma stradale da m. 4.40 a m. 5; dall'aumentato peso delle rotaie che da kg. 27.500 al metro corrente fu portato a kg. 36; dall'ampliamento delle stazioni e dei fabbricati in genere e finalmente dai maggiori lavori che saranno necessarî per ridurre nel modo suespresso le pendenze e per ampliare il raggio delle curve.

Circa la costruzione della linea sappiamo che la predetta Società del Mediterraneo ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici di assumerla a prezzo fatto sulla base dell'importo preventivato coi progetti sociali.

><

Sappiamo che la Società Veneta di pubbliche costruzioni, sub-concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Arezzo-Stia, sta lavorando attivamente attorno ai lavori di compimento della linea, onde conseguire l'intento di aprirla all'esercizio entro il prossimo mese di novembre.

><

Ci viene assicurato da Napoli che la Società concessionaria della ferrovia Napoli-Nola-Baiano abbia reclamato contro la concessione che il Governo intenderebbe di fare alla provincia di Napoli per la costruzione e l'esercizio di una linea ferroviaria da Napoli per Santa Anastasia, Somma ed Ottajano a Nola.

La protesta riguarderebbe segnatamente la concessione del tratto Ottaiano-Nola, la quale, a giudizio della predetta Società, verrebbe a turbare l'economia della rete ferroviaria locale esistente.

><

Per iniziativa della Società delle strade ferrate dell'Adriatico venne discussa da una Commissione composta dei delegati delle tre amministrazioni ferroviarie principali, la questione relativa alle norme da seguirsi nella esecuzione, nella sorveglianza, nel collaudo e nella liquidazione dei lavori e delle provviste che ai termini dei contratti di esercizio sono a carico delle Società, nonchè di quelle concernenti i lavori e le provviste di cui all'art. 65 del capitolato, e che possono eseguirsi in economia o per cottimi.

I risultati delle conferenze tenute dalla predetta Commissione vennero accettati dalle Direzioni generali delle tre Amministrazioni interessate, le quali, col mezzo della Società delle Meridionali, li hanno sottoposti all'esame ed all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle ferrovie.

><

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha ammesso l'andamento generale dei progetti di massima presentati al Ministero per la costruzione della linea ferroviaria Caltanissetta-Caltagirone e sue diramazioni, come traccia per servire di guida nello studio di un più regolare e dettagliato progetto.

><

Siamo informati che il Ministero del Tesoro ha aderito alle proposte fatte dalla Commissione speciale nominata per studiare e proporre i modi e le cautele più convenienti per riparare agli effetti della riconosciuta mancanza della firma del Presidente su parte delle Obbligazioni della Società concessionaria delle linee del Monferrato emesse per la ferrovia da Cavallermaggiore ad Alessandria.

><

La Direzione Generale delle Strade ferrate della Sicilia ha studiato il progetto di un nuovo orario dei treni sulle linee da essa esercitate e lo ha sottoposto alla approvazione governativa, con viva preghiera di esaminarlo con sollecitudine onde poterlo attuare al più presto possibile.

Nel progetto di nuovo orario sono state introdotte tutte le agevolezze pei viaggiatori di terza classe facendo viaggiare col diretto N° 8 quelli provenienti dalle stazioni delle linee fra Palermo-Porto Empedocle e Licata per oltre Catania e verso Messina e Noto, nonchè quelli provenienti dalle stazioni della linea di Vallelunga.

><

Sappiamo che il R. Ispettorato Generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Biaggi Alfonso di Torre Annunziata i lavori di consolidamento della trincea fra le stazioni di S. Nicola ed Albanella nel tronco Battipaglia-Agropoli.

Il R. Ispettorato ha pure definitivamente aggiudicato alla Ditta Baldassare Francesco di Taranto i lavori di impianto del 3° binario in stazione di Grassano Garagusa.

><

Il 10 andante, la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per l'appalto dei lavori di fondazione ad aria compressa delle spalle e fornitura e posa in opera di travata metallica al ponte sul torrente Lordo, della linea Taranto-Reggio. L'impianto dei lavori è di L. 185,000 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle 10 ant. del giorno 26 corrente.

Il successivo giorno 11 la stessa Società ha aperto la gara pei lavori d'impianto del 2° binario fra Torino P. N. e Torino Succursale. Importo L. 128,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 26 andante.

Finalmente il giorno 13 venne aperta la gara per appalto dei lavori di costruzione d'un padiglione per le R. Poste nella stazione di Ventimiglia importanti la somma di L. 51.500. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle 10 ant. del 28 andante.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di orario che essa proporrebbe di attivare coll'apertura all'esercizio del tronco da Cuneo a Roccadebaldi, della ferrovia da Cuneo a Mondovì.

Coll'orario proposto si stabilirebbero due treni di andata e due treni di ritorno.

><

La Direzione dell'esercizio per la ferrovia da Santhià a Biella ha notificato al Ministero dei lavori pubblici la propria adesione al servizio cumulativo dei trasporti in base alle nuove concessioni speciali. (Appendice 1 e 2 all'allegato *E*, al contratto dell'esercizio).

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha firmato un decreto col quale sono approvate in via di esperimento le nuove tariffe e condizioni per l'applicazione delle concessioni speciali numeri 5, 17, 18, 19, 20 e 21, contenute nell'appendice N. 1, dell'allegato *E*, in sostituzione di quelle ora in vigore sulle reti delle ferrovie Mediterranee, Adriatiche e Sicule.

><

Sappiamo che le trattative incoate fra la Società delle Strade ferrate della Sicilia e quella della linea Palermo-Marsala-Trapani, per ammettere al servizio cumulativo le nuove concessioni recentemente pubblicate ed entrate in vigore per le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, hanno approdato ad un ottimo risultato, sicchè le concessioni medesime entreranno quanto prima in vigore anche sulla predetta linea da Palermo a Trapani.

><

Siamo informati che la Società delle Strade ferrate dell'Adriatico ha rimesso al R. Ispettorato Generale le modificazioni da essa concordate con le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e della Sicilia allo schema di norme predisposte dall'Ispettorato medesimo per l'applicazione degli articoli 36, 37, 38, 39, 62 e 67 del regolamento sull'esercizio approvato col R. Decreto del 17 gennaio n. 3704.

Ci viene assicurato che le varie modificazioni proposte dalle tre Società riguardano più la forma che la sostanza delle norme di cui trattasi; per cui si ritiene che sarà assai facile il concretare lo schema definitivo delle norme stesse in una conferenza che all'uopo, si assicura, sarà tenuta fra i Rappresentanti Sociali e quelli del Governo.

><

Ci scrivono da Savona che quella Camera di Commercio ed Arti si è associata ai reclami della sua consorella di Torino intorno al servizio ferroviario riguardante le coincidenze dei treni tra le linee Genova-Ventimiglia-Savona-Acqui e Savona-Torino in base all'attuale ordinamento del movimento e degli orari.

Si lamenta che a Bra non siavi coincidenza col treno proveniente da Alessandria-Acqui per Cavallermaggiore.

L'inconveniente fu tolto per le provenienze dirette a Torino; ma resta per chi da Bra deve prendere il treno per Cavallermaggiore.

Si nota che non solo pei provenienti da Genova; ma anche, e più specialmente per quelli che vengono da Ponente a Savona, la linea per Bra e Cuneo è la più breve e la meno costosa: eppure per arrivare a Cuneo e dintorni di giorno bisogna assoggettarsi a tre ore di fermata a Bra o Savona, o rinunziare al diretto da Genova.

A ciò sarebbe possibile di rimediare facendo proseguire fino a Cavallermaggiore il treno che parte da Castagnole alle 10, con che si eviterebbe la fermata di tre ore a Bra ai viaggiatori per Cuneo, ed una seconda fermata di un'ora a Cavallermaggiore per aspettare il treno Torino-Cuneo.

Sappiamo che il Ministero di agricoltura, industria e commercio, a cui la predetta Camera si è rivolta, ha interessato quello dei lavori pubblici a prendere in attento esame i reclami suaccennati e provvedere quindi in guisa che nel limite del possibile siano soddisfatti i desideri degli interessati.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Direzione Generale del Mediterraneo dal Regio Ispettorato Generale delle strade ferrate:

L. 16,500 pei lavori di difesa della linea Genova-Ventimiglia fra i caselli 111 e 112.

L. 3,180 per alcuni lavori provvisorii al ponte sul torrente Calopinace presso la stazione di Reggio Calabria

L. 5,350 per impianto di una piattaforma nella stazione di S. Germano Vercellese.

L. 4,257 per acquisto e distribuzione di un quarto d'oncia d'acqua Pia pel fabbricato alloggi annesso al deposito locomotive nella stazione di Roma.

L. 5,180 per la ricostruzione di latrina nella stazione di Acerra sulla linea Roma-Napoli.

L. 530 per impianto di un pozzo alla fermata di Rodallo sulla linea Chivasso-Ivrea.

><

Nella seduta del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi il 16 andante, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Watts Vard e C. di Cardiff per fornitura di 9,000 tonnellate di carbone inglese grosso.

Colla Ditta Allemano di Torino per fornitura di una limatrice sistema Witworth e di una strozzatrice sistema Zimmermann.

Colla Ditta Vincenzo Volpicelli di Napoli per fornitura di 600 tonnellate di carbone coke metallurgico.

Colla Ditta Fratelli Redaelli di Lecco per fornitura di 10,000 chil. di copiglie di ferro assortite:

Colla Ditta Ivo Walter e C. di Milano per fornitura di 9.500 risme di carta copialettere.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Sono stati presentati per l'approvazione al R. Ispettorato i progetti seguenti:

1. Progetto di appalto del tronco da Sezze a Terracina, della ferrovia Velletri Terracina — lunghezza m. 37,400. Spesa totale L. 8,075,000.

2. Preventivo L. 14,000 occorrenti per la costruzione di garette in muratura lungo la linea Caianello-Isernia.

3. Preventivo di L. 3,750 per demolizione e ricostruzione di un portico nelle officine di Milano.

4. Preventivo di L. 14,430 per applicazione di apparecchi lava-rotaie ad alcune locomotive.

5. Preventivo di L. 2,300 per lavori di adattamento della rimessa locomotive in stazione di Roma.

6. Preventivo di L. 20,000 per l'impianto di piattaforma da m. 8.50 in stazione di Palo.

7. Fa bisogno per l'acquisto di n. 10,000 chiavarde a testa sferica.

Ferrovie dell' Adriatico. — La Direzione generale della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici, per la superiore approvazione, i seguenti progetti:

Costruzione del muro di cinta a valle della stazione di Casalduni-Ponte sulla linea Foggia-Napoli, L. 6,750;

Riparazione del tetto della sala fucinatori e tornitori delle officine nella stazione di Bologna, L. 5,100;

Ampliamento della stazione di Terni, L. 978,650;

Prolungamento del 2° binario, demolizione e ricostruzione del piano caricatore e del magazzino merci piccola velocità nella stazione di Potenza Picena, L. 52,000;

Impianto di una stadera a ponte a rotaia continua della portata di 30 tonn., del sistema Bianco Opessi nella stazione di Feltre, L. 6,030.

Ferrovie Sicule. — È stato presentato per l'approvazione al R. Ispettorato il preventivo di L. 4,523 per lo acquisto di n. 12 bilancie Ehrhardt per misurare la pressione sugli assi delle locomotive e dei veicoli.

Ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro. — L'amministrazione provinciale di Udine, concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Udine-Palmanova-Portogruaro, ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici la proroga a tutto il 1888 del termine accordatole per il compimento della ferrovia medesima: giusta il capitolato annesso alla convenzione di concessione la intera linea avrebbe dovuto trovarsi compiuta pel mese di maggio 1888. Trattasi adunque di una dilazione di soli 7 mesi, giustificata d'altronde da varie cause che impedirono all'Impresa costruttrice di sviluppare maggiormente i lavori.

Ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola. — La Deputazione provinciale di Ascoli Piceno ha rinnovato preghiera al Ministero dei lavori pubblici affinchè voglia compiacersi di stabilire l'epoca nella quale esso intende procedere alla esecuzione dei lavori di costruzione della ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola, indicando in pari tempo in quale misura quell'Amministrazione provinciale dovrà intanto provvedere allo stanziamento dei fondi per la quota di spesa a carico della medesima.

La Deputazione predetta ha colto questa occasione per esprimere al Governo la propria fiducia che saranno sollecitamente presi i provvedimenti opportuni per l'iniziamento della nuova ferrovia.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Presso la Regia Prefettura di Parma, il 21 corrente alle ore 10 ant. si addiverrà al primo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti all'esecuzione dei lavori di completamento e sistemazione del tronco Parma-Po (Ferrovia Parma-Brescia-Iseo) per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 71,000.00.

I lavori dovranno essere compiuti in mesi cinque. La Cauzione provvisoria è fissata in L. 3600 ed in L. 7100 quella definitiva. I fatali scadranno il 26 corrente alle ore 12 meridiane.

Ferrovia Caltanissetta-Caltagirone. — Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha preso in esame il progetto di massima della ferrovia Caltanissetta-Caltagirone e sue diramazioni, presentato dalla Deputazione Provinciale di Caltanissetta per l'iscrizione nei 1000 chilometri di nuove ferrovie stabilita dalla legge 27 aprile 1885, ed ha opinato che l'andamento generale proposto possa ammettersi, ma semplicemente come traccia da servir di guida per lo studio di un più dettagliato e regolare progetto.

Ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno. — Il Regio Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Milano ed il Direttore tecnico governativo della ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno hanno proceduto, per incarico del R. Ispettorato generale, ad una visita del tronco della ferrovia stessa da Usmate a Seregno onde stabilire se esso potrebbe essere aperto all'esercizio entro l'anno corrente. Ci viene assicurato che dalla visita medesima sarebbe risultato che il tronco potrà aprirsi nell'inverno prossimo.

Ferrovia Camposampiero-Montebelluna. — La Deputazione Provinciale di Padova ha preso la seguente deliberazione:

« Ritenuto che ogni pratica presso il nostro Governo onde sia effettuato l'allacciamento del binario per l'uso comune della stazione di Montebelluna è riuscita senza effetto, quantunque per legge a tale allacciamento la Provincia abbia diritto;

« Ritenuto che pure riuscì vana ogni pratica onde gli orari rendessero possibile la coincidenza della ferrovia Camposampiero-Montebelluna con quella Treviso-Belluno;

« Considerato che per tale guisa la ferrovia Camposampiero-Montebelluna riesce perfettamente inutile ed enormemente passiva;

« Considerato che in tale stato di cose non rimane alla provincia che il partito di sospendere l'esercizio della predetta ferrovia, non potendo essere obbligata di continuarlo in queste condizioni;

« Sentita la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, che è aderente;

« Nella speranza che la deplorevole necessità in cui si trova la Provincia di prendere questa deliberazione possa indurre il Governo a tutelare i di lei interessi, a sollievo inoltre d'ogni ulteriore sua responsabilità; ha deliberato, ove il Municipio di Padova pure aderisca, di sospendere l'esercizio della ferrovia Camposampiero-Montebelluna. »

Il Prefetto si è dato premura di far pratiche presso il Ministero comunicandogli quanto sopra perchè affretti le relative deliberazioni.

Il Municipio di Padova si è associato alla deliberazione del Consiglio provinciale.

Ferrovia Ferrara Ravenna-Rimini. — L'appalto per la fornitura dei materiali metallici speciali per n. 28 scambi semplici e crociamenti relativi ecc. per l'armamento delle stazioni dei tronchi Bastia-Alfonsine ed Alfonsine Ravenna e l'appalto per la fornitura e posizione in opera del materiale fisso occorrenti all'armamento delle stazioni dei tronchi sopra citati, furono aggiudicati al sig. cav. ing. Cassis Cesare domiciliato a Padova per la somma complessiva di L. 145,407.24.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione — Dopo visitato minutamente il tracciato sui due versanti Domodossola-Viège-Losanna, i delegati svizzeri, sentite le proposte del delegato italiano ing. Carpi - il quale esige lo sbocco del tunnel sul territorio italiano - dichiararono, di comune accordo, che avrebbero studiato un cambiamento al loro primitivo progetto sullo sbocco della galleria.

Queste modificazioni saranno poi sottoposte al delegato italiano che le prenderà in esame, però, sempre inteso, *ad referendum*, cioè salva l'approvazione del governo italiano.

— Notizie giunte ieri da Losanna annunziano che il giorno 16 venne chiusa la conferenza internazionale per il valico del Sempione. Le richieste principali del delegato italiano sono: modificazione del tracciato meridionale della ferrovia, e quindi sbocco nel territorio italiano; ammissione del principio della sorveglianza italiana sulla costruzione ed esercizio della fer-

rovia; congrua parte degli approvvigionamenti e forniture di provenienza italiana durante la costruzione; le questioni relative alle dogane, all'esercizio della linea, ed al concorso pecuniario dell'Italia riservate.

Ferrovia Baiona-Biarritz. — La linea Baiona Anglet-Biarritz, stata aperta il 2 giugno 1877, si raccomanda all'attenzione degli specialisti sia per il suo traffico eccezionale per una ferrovia d'interesse locale, sia per il sistema d'esercizio posto in opera fin dalle sue origini, e noto sotto il nome di treni-tramways.

La costruzione della linea Baiona Anglet-Biarritz venne concessa nel 1874 dal Consiglio generale degli Alti Pirenei. Questa ferrovia ha un percorso di 8 chilometri; il suo profilo è abbastanza accidentato poichè le inclinazioni superiori a 5 mill. rappresentano il 62 0/0, le salite di 14 mill. e più rappresentano il 38 0/0 e le curve da 600 a 300 metri di raggio rappresentano il 42 0/0 della lunghezza totale della linea.

Le rotaie sono state costrutte a scartamento normale in previsione d'una futura congiunzione colla linea del mezzogiorno e per essere in grado di servirsi di vagoni a due piani.

Le rotaie in acciaio, sistema Vignoles, pesano chil. 22.5 al metro corrente e sono posate su traverselle a scartamento di metri 0.800.

Il materiale mobile si compone esclusivamente di vetture a due piani dell'altezza di 5 metri sulla rotaia. Queste vetture sono di due tipi diversi: il primo che con una sola vettura comprende tutto un treno perchè ha in essa un compartimento di prima classe, uno di seconda, nonchè un locale per bagagli al primo piano, più un imperiale aperto o chiuso al quale dà accesso una scala interna; tale vettura può contenere 67 viaggiatori. Le altre vetture hanno due soli compartimenti, uno all'altro sovrapposti e contengono 92 persone. Il primo tipo di vettura è molto usato nella stagione invernale.

Quattro vetture del secondo tipo formano un treno capace di 368 viaggiatori. Non si fa su questa linea servizio merci.

La linea possiede 5 locomotive-tender, di cui tre a 4 ruote accoppiate, del peso di 19 tonnellate; e due, a 6 ruote accoppiate, del peso di 25 tonnellate. Le macchine sono tutte del sistema Compound, e sono le prime che siano state adottate per un tal genere d'esercizio. La media di consumo del combustibile fu, negli ultimi 6 anni d'esercizio, di chil. 4 per km.

Nel 1885 la linea trasportò 724.000 viaggiatori, dei quali soli 35.900 in prima classe, in 15,956 treni contenenti, in media 49 viaggiatori. Il percorso annuo totale dei treni fu di chilometri 119.618.

L'introito brutto per chilometro di linea fu, nel 1885, di L. 3,7194 ciò che dà un totale di L. 2.405 per treno-chilometro; le spese furono di L. 121 per chilometro. Le spese stanno dunque agli introiti brutti in relazione di 0.4825. Le spese di trazione sono di L. 455 per treno chilometro, di cui 0.104 di combustibile per una media di tre vetture per treno. Questa cifra si avvicina sensibilmente a quella di L. 0403 che rappresenta la spesa dei treni-tramways della Compagnia del Nord.

Ferrovie Argentine — La provincia di Santa Fè sta trattando la vendita della sua rete ferroviaria. Essa spera di provocare un ulteriore sviluppo delle sue ferrovie accordando una garanzia per le nuove linee da costruirsi.

È stato presentato al Congresso lo studio per la costruzione d'una linea fra Buenos-Ayres e Montevideo, della lunghezza di 300 chilometri, dei quali un terzo sul territorio Argentino e due terzi su quello dell'Uruguai.

Ferrovie Canadesi — La Compagnia Centrale Canadese intende costruire un nuovo tronco ferroviario da Canadà di Gomez a Pergamino.

Ferrovie Serbo-Bulgare — Si annunzia da Sofia che la linea che dovrà unire la Serbia alla Bulgaria non dista più che di 25 chilometri da Sofia. Questo breve tronco sarà fra breve terminato e per la fine di novembre i treni giungeranno alla capitale della Bulgaria.

Ferrovie Americane — Dal 1° gennaio a tutto giugno del corrente anno la rete ferroviaria degli Stati Uniti si accrebbe di altri 4,100 chilometri. Nello stesso periodo di tempo si costrussero: nel 1886 chil. 1955; nel 1885 chil. 1272; nel 1884 km. 1712; nel 1883 km. 2761; nel 1882 km. 5473.

Notizie Diverse

Tariffe ferroviarie. — Il Ministero di agricoltura industria e commercio ha consentito di buon grado, per la parte che lo riguarda, alla proposta dell'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo, perchè tutte le stazioni del tronco Sicignano-Sassano (linea Sicignano Castrocucco) siano ammesse a fruire delle seguenti tariffe locali: 201, 202, 203, 204-*A*, 205, 207-*B* 212 e 407, relative ai trasporti di cereali, legumi secchi, farine, pasta da vermicellaio, frutti meridionali, vini nostrani, olio di oliva, lana sucida in balle, e materiali da costruzione.

— I Ministri dei lavori pubblici e di agricoltura industria e commercio hanno firmato il decreto col quale la Società esercente le strade ferrate dell'Adriatico è autorizzata ad attuare in via di esperimento e per la durata non minore di un anno la nuova tariffa locale N. 305 p. v, pel trasporto a vagone completo delle merci ascritte alle prime quattro classi delle tariffe generali allegate al contratto e capitolato di esercizio in partenza da stazioni dell'Alta Italia e destinate a Bari o Napoli e viceversa.

— La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al R. Ispettorato Generale la proposta di estendere la tariffa locale 217 P. V. alle spedizioni di legna da ardere e di legnami in partenza da Gravellona Toce e destinati a Milano.

Scopo di questo provvedimento sarebbe quello di attirare alle ferrovie una parte almeno dei predetti trasporti che ora le sfuggono per seguire la via fluviale.

— La Societa Veneta di pubbliche costruzioni ha già date le occorrenti disposizioni perchè, a datare dal 15 corrente, tutte le concessioni contenute nel nuovo volume delle concessioni speciali, testè pubblicato dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, siano applicabili anche sulle linee Vicenza-Treviso, Vicenza-Thiene-Schio, Padova-Bassano, Conegliano-Vittorio, Camposampiero-Montebelluno, Udine-Cividale, Parma-Suzzara, Bologna-Molinella e Budrio-Medicina, esercitate dalla Società stessa, limitatamente però ai trasporti effettuati in servizio interno, fatta eccezione per quelli in conto delle Amministrazioni di Guerra e Marina, nonchè per conto proprio dei Militari, i quali potranno effettuare le loro spedizioni, come praticasi attualmente, anche in servizio cumulativo-italiano.

— La Società anonima della ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale ha sottoposto alla approvazione governativa la tariffa speciale N. 4 a piccola velocità pel trasporto di materiale laterizio, carbone, legna, sabbia e calce, secondo la quale il prezzo per tonnellata chilometro, compresa la imposta governativa sarebbe di L. 0.06 da 1 a 10 Km.; di L. 0.05 da 11 a 35 Km.; di L. 0.04 oltre i 35 Km., con diritto fisso di L. 1.10. Per godere della tariffa medesima occorre però impegnarsi contrattualmente per tre anni e per un trasporto minimo di 7000 tonnellate.

Una scuola per i ferrovieri a Pest — Il 3 corrente, alla presenza del ministro austriaco delle comu-

nicazioni e dei rappresentanti delle ferrovie ungheresi, si è aperta, nella capitale dell'Ungheria, una scuola ferrovieri. Il numero degli allievi è di 200, l'insegnamento è cominciato nel pomeriggio del 3, appena finita la festa inaugurale.

Nuove traverse metalliche. — Poco tempo fa, su d'una linea della Compagnia delle ferrovie dell'Ovest, in Francia, si fece l'esperimento d'una traversa metallica d'invenzione dell'ingegnere A. Chappée. Quello che va notato in tale traversa si è che i cuscinetti essendo fusi sulla traversa non sono necessari, per fissarli, nè bolloni nè chiavi. La traversa d'acciaio è concava, e nei siti ove posano i cuscinetti ha due orecchie per impedire a quelli di spostarsi. La parte superiore del cuscinetto è del tipo ordinario locchè permette di fissarvi sopra la rotaia con un cuneo in legno, ma la parte inferiore è munita di due puleggie che si stendono sotto e intorno alla base della traversa. La fusione delle traverse richiede molta cura per poter dare alla rotaia la voluta inclinazione ed in questo appunto pare consista la difficoltà superata dall'inventore mediante adozione d'uno speciale metallo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			Settembre 10	Sett. 17
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 786	785
»	»	Mediterranee	» 620,50	625
»	»	Sicule	» 599	591
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo Marsala-Trapani	» 400	406
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 546	545
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 248	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 322	323
»	»	» 2ª emiss.	» 313,50	312
»	»	Centrale Toscana	» 529	529
»	»	Meridionali	» 328	328
»	»	Sarde, serie *A*	» 322	323
»	»	» serie *B*	» 319	319
»	»	» 1879	» 325	326
»	»	Pontebba	» 492	485
»	»	Nord-Milano	» 273	273
»	»	Meridionali Austriache	» 290	286

CONVOCAZIONI

Società Italiana per il Gas (Torino). — È convocata l'assemblea generale straordinaria degli azionisti pel 5 ottobre p. v. alle ore una pom. negli uffici della Società.

Società Anonima Italiana-Ausiliare di S. F. (Torino). — Pel 30 corrente alle ore una pom. sarà convocata l'assemblea generale ordinaria degli azionisti nell'ufficio della Direzione corso Vittorio Emanuele, n. 67.

Società Anonima Metallurgica Tardy e Benech (Savona). — L'assemblea generale ordinaria degli azionisti è fissata pel 30 corrente alle ore 9 ant. nel locale della sede sociale.

PAGAMENTI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° ottobre verranno pagate a cura del R. Governo, per conto della suddetta Compagnia, presso tutte le Tesorerie provinciali del Regno le cedole:

N. 18 delle obbligazioni (Emissione 1879)
» 12 id. (1. id. 1882)
» 10 id. (2. id. 1882)

in lire 6.31 nette da tutte le imposte.

Verrà inoltre pagata la cedola N. 33 delle obbligazioni Serie A in L. 6.29 nette.

Strada Ferrata Mortara Vigevano (Vigevano). — Dal 20 settembre andante saranno pagate dalla Banca Lomellina in Vigevano e dalla Banca Giuseppe Antonio Musso in Torino, lire 11,25 a caduna Azione di questa Società per dividendo del secondo semestre

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le
INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio d' Avola (20 settembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto per la costruzione della strada rotabile, che dall'abitato d'Avola mette sulla strada provinciale Noto Palazzolo presso il ponte Magnisi. Importo L. 145,000. Lavori compiuti in cinque anni. Cauzione lire 4000. Deposito per spese lire 1600. Fatali giorni 15.

Deputazione provinciale di Ravenna (21 settembre, ore 12 meridiane, fatali). — Appalto dei lavori di manutenzione della strada provinciale Faentina, da Ravenna alla Rugata, per il quinquennio 1888-1892. Importo ridotto lire 12,204.60. (Vedi N. 35 del *Monitore)*.

Deputazione Provinciale di Ravenna (24 settembre, ore 12 meridiane, 1.a Asta). — Appalto dei lavori per la manutenzione della strada di S. Alberto pel quinquennio 1888-92. Importo annuo L. 10,933.10. Cauzione provvisoria L. 1600. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 8 ottobre, ore 12 merid.

Municipio di Toscanella (24 settembre, ore 11 ant. 1.a Asta). — Appalto dei lavori di costruzione del 1° tronco della strada consorziale obbligatoria Toscanella-Canino, che dal confine territoriale di Toscanella arriva al confine territoriale di Tessenano (metri 6,839). Importo L. 55,202.74.

Appalto dei lavori di costruzione del 2° tronco della strada consorziale obbligatoria Toscanella Canino che dal confine territoriale di Arlena arriva al confine territoriale di Canino, (metri 6,490). Importo L. 68,926.38. Cauzione provvisoria, 1.a Asta L. 1800; 2.a Asta L. 2000; Cauzione definitiva 1.a Asta L. 3500; 2.a Asta L. 4500. Fatali per entrambi 11 ottobre, ore 12 meridiane.

Comitato esecutivo per la Bonifica del Bacino del Sabato (27 settembre, ore 10 ant., 1.a Asta). — Appalto dei lavori per la Bonifica del Bacino Superiore ed Inferiore all'Argine del Sabato. Importo L. 1,715,520.14. Cauzione provvisoria L. 60,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in giorni 800. Fatali 14 ottobre, ore 11 ant.

Municipio di Piazza Armerina (27 settembre, ore 12 meridiane, 1.a Asta). — Appalto dei lavori e delle provviste bisognevoli alla costruzione del 2° tratto della strada obbligatoria Piazza Mazzarino (mt. 2677.90) dal punto detto *Indirizzo* sino al torrente *Paratoni*. Importo L. 88,746.16. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (27 settembre ore 1 pom. 1.a Asta). Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale che avrà principio col 1° gennaio 1888 dei tronchi delle strade provinciali Biella Torino e Vercelli-Ivrea compresi tra la città di Biella e l'abitato di Cavaglià e da ivi al limite del circondario di Biella con quello d'Ivrea. Importo annuo L. 9580. Cauzione provvisoria lire 1080. Deposito per spese L. 2000. Fatali 11 ottobre, ore 11 antimeridiane.

Comando locale del Genio Militare di Chieti (Ancona) (29 settembre, ore 10 ant., unico e definitivo). -- Appalto per la costruzione murale di scuderie per la cavalleria in Chieti. Importo lire 40,000. Lavori da eseguirsi nel termine di giorni 90. Cauzione lire 4000.

R. Prefettura di Cagliari (30 settembre, ore 10 ant. 2.a Asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto della manutenzione dei gavitelli, segnali ed imbarcazioni lungo il litorale della provincia di Cagliari, pel periodo dal 1.o gennaio 1888 al 30 giugno 1893. Importo annuo lire 11,000. Fatali 17 ottobre, ore 12 meridiane (Vedi N. 24 del *Monitore)*.

Comune di San Marzano Oliveto (Alessandria) (1° ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per un edifizio scolastico. Importo L. 53,718.90 (V. N. 34 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (4 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto pel mantenimento della strada provinciale primo tratto di Roma, primo tronco da Mazzotta (confine della provincia di Napoli) al principio del basolato di Aversa, metri 1921. Importo annuo L. 7048. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali il 29 ottobre 1887.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di N. 2 serbatoi metallici per conto della Società anglo-romana del gaz di Roma.

Municipio di Mugnano Cardinale — L'appalto per la costruzione di una strada rotabile, che dall'abitato deve raggiungere il locale del Ginnasio *A. Manzoni*, fu aggiudicato al sig. Giulio Rongo a Nola col ribasso del 31.50 0[0 su lire 65,000 (Vedi N. 31 e 35 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Napoli — L'appalto per il lastricamento delle vie e piazzali nel R. Arsenale di Napoli fu aggiudicato al sig. Laudiero F. per lire 20,790.

Municipio di Roma — L'appalto della ordinaria quinquennale manutenzione delle strade suburbane fu aggiudicato nel seguente modo: Strada Laurentina, spesa annua L. 24,000, al sig. Morelli Michele col ribasso del 12.12 0[0 — Strada Portuense, spesa annua L. 47,000, al sig. Morelli Michele col ribasso del 26.60 0[0 – Strada Trionfale, spesa annua L. 44,500 al sig. Morelli Cipriano col ribasso del 26.50 0[0 — Strada Ardeatina, spesa annua L. 20,500, al sig. Colacicchi Antonio col ribasso del 12.917 0[0 (Vedi N. 36 del *Monitore*).

Municipio di Ponticelli — L'appalto della costruzione della chiesa parrocchiale, sistemazione di alcune vie, ampliamento del cimitero, fu aggiudicato ai signori Cappola G. ed Aprea V. col ribasso del 25.55 0[0 su lire 150,153.45 (Vedi N. 31 e 34 del *Monitore*).

Prefettura di Venezia -- L'appalto per la costruzione di un ponte in ferro sul canale Malgher per la strada comunale detta Postuma, fu aggiudicato al sig. Dal Maschio Osvaldo col ribasso del 27.15 0[0.

Direzione delle costruzioni del 1° Dipartimento (Spezia) — L'appalto per la fornitura di 435 tonnellate di ferraccio grigio in pani fu aggiudicato al sig. V. Bifulco col ribasso del 21.07 0[0.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° *al* 10 *Settembre* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio Rete principale	4027	4027		
» secondaria	527 4554	366 4393	161	—
Media in esercizio	4550	4370	180	—
Viaggiatori	1,414,304.87	1,332,877.53	81,427.34	—
Bagagli e Cani	100,944.27	91,440 56	9,503.71	—
Merci a G. e P. V. accel.°	287,661.47	287,048.13	616.34	—
Merci a P. V.	1,492,722 23	1,405,720.38	87,001.85	—
TOTALE	3,295,635.84	3,117,086.60	178,549.24	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 10 *Settembre* 1887.

Viaggiatori	9,819,694.72	9,267,246.46	552,448.26	—
Bagagli e Cani	479,896.01	441,748.15	38,147.86	—
Merci a G. e P. V. acc.ª	1,982,411.47	1,825,030.51	157,380.96	—
Merci a P. V.	10,701,301.48	10,189,802.70	511,498.78	—
TOTALE	22,983,303.68	21,723,827.82	1,259,475.86	—

Prodotto per chilometro.

della decade	723.68	709.56	14.12	
riassuntivo	5,051.28	4,971.13	80.15	—

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Luglio 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	Chil. 12	18,437.25	394.30	18,831.55
Torino-Ciriè-Lanzo	» 32	49,685.42	9,670.15	59,355.57
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	16,079.60	9,129.25	25,208.85
Santhià-Biella	» 30	41,951.29	23,950.85	65,902.14
Fossano-Mondovì	» 24	5,084.35	408.75	5,493.10
Sassi-Superga	» 3	5,657.30	»	5,657.30
Basaluzzo-Frugarolo		870.10	370.40	1,240.50
TOTALE		137,765.31	43,923.70	181,689.10

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Settembre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44
Viaggiatori	5.462.80	19,203.80	2,031 30	7.574.75	1,645 35	5,170 65
Bagagli	81.80	361.05	73.75	117.05	10.35	87.20
Merci G. V.	466 20	1,115.55	134.15	566.95	261.20	228.40
Id. P. V. A.	156.05	2,310.05	»	26.50	»	81.80
Id. P. V.	3,415 80	3,916.70	1,311.95	1102 60	2,092.75	1,859.45
Totali	9,582 65	26,907.15	3,231.15	9,386.85	,609.65	7,427.50

	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina
	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 26
Viaggiatori	3,208.60	5952.65	975 8.75	2 341.85	770.85	4,344.50
Bagagli	3.70	41.00	82.15	41.60	17.90	142.20
Merci G. V.	30.80	36.00	204.00	64.75	»	»
Id. P. V. A.	»	»	»	19.00	»	»
Id. P. V.	5 573.40	113,70	975.25	8 9.35	»	»
Totali	8.816.50	6,143.35	11,018.15	2,855.95	788 75	4,486,70

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

24ª Decade — Dal 21 al 31 agosto 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilomet. esercitati	PRODOTTI per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	1,312.010 19	53 914 58	377,623 91	1.397 841 06	31.471 85	3.142.874 42	3.930 00	789 67
1886	1.025 701 91	41.661 80	290 129 93	1.236 007 49	15.130 75	2 629 234 88	3.980 00	660 61
Differenze nel 1887	+ 316.308 28	+ 12 279 58	+ 87.194 01	+ 161,8 3 57	— 18.955 90	+ 513.639 54	»	+ 129 06
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	23 639.197 12	1.127 182 51	6 967.673 63	28.825.211 15	815.527 46	61.374.791 90	3.980 00	15.420 80
1886	20 557.974 43	967.342 20	6.411.407 35	27.639 939 00	778.475 43	56.355.138 41	3.980 00	14.159 58
Differenze nel 1887	+ 3.081.222 69	+ 159.840 81	+ 556.266 28	+ 1.185.272 15	+ 37.052 03	+ 5.019.653 49	»	+ 1,261 22
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	41.290 70	1,374 20	4.952 35	49.821 10	67 05	98.335 25	805 00	122 16
1886	35.007 80	1.285 70	3.295 60	17.410 16	119 90	57 400 96	581 00	98 80
Differenze nel 1887	+ 6.282 90	+ 88 50	+ 1.656 75	+ 32 410 94	— 52 85	+ 40 934 29	+ 224 00	+ 23 36
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	888.625 26	20.795 26	97.119 43	743.584 29	23 515 80	1,773.640 61	731 68	2 424 07
1886	533.023 79	10.523 23	41.159 09	260.380 18	15 928 35	861.014 94	480 31	1.792 62
Differenze nel 1887	+ 355.601 47	+ 10.272 60	+ 55.960 34	+ 483.203 81	+ 7.587 45	+ 912 625 67	+ 251 37	+ 631 45

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1887	1886	Differenze nel 1887	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1887	1886	Differenze nel 1887
Viaggiatori	3 912 50	2.350 10	+ 1.562 40	53.271 40	49.747 60	+ 3.526 80
Merci	487 60	302 50	+ 185 10	16.399 77	11.781 00	+ 4 618 77
Introiti diversi	95 90	15 20	+ 80 70	2.682 55	752 56	+ 1.929 99
TOTALI	4 496 00	2 667 80	+ 1,828 20	72,356 72	62.281 16	+ 10.075 56

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

6ª Decade — Dal 21 al 31 agosto 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITA'	PICCOLA VELOCITA'	INTROITI DIVERSI	TOTALE	MEDIA dei chilometri esercitati	PRODOTTI per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	60.233 79	415 17	8.262 62	98.615 12	1.754 42	169.311 09	606 00	279 39
1886	140.617 00	2,681 43	11 277 09	139.303 54	2,290 28	296.172 34	605 00	488 73
Differenze nel 1887	— 80.383 21	— 2,239 26	— 3,014 47	— 40.688 12	— 535 86	— 126 861 25	»	— 209 34
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO					
1886-87	370 939 51	8.421 80	92.515 57	538.126 51	8 434 49	1 018 427 91	606 00	1,680 57
1885-86	710.451 62	14.250 68	86,988 65	629.986 81	11 623 27	1,456.340 56	605 00	2.403 20
Differenze nel 1887	— 339,512 11	— 5 8.8 88	+ 5.526 92	— 91 859 80	— 3.188 78	— 437 912 65	»	— 72[illegible]
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	1.737 24	26 36	87 28	314 92	39 53	2.232 85	62 00	36 01
1886	4 589 55	54 00	95 19	100 51	19 05	4.959 15	31 00	159 97
Differenze nel 1887	— 2,852 31	— 27 64	— 7 91	+ 214 41	+ 52 85	— 2 726 30	+ 31 00	— 123 96
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO					
1886-87	16.333 67	325 95	3,027 99	10.395 80	203 96	30 287 37	62 00	488 51
1885-86	22.191 93	234 50	563 50	681 31	241 10	24.215 34	31 00	781 14
Differenze nel 1887	— 6.158 26	+ 91 45	+ 2.464 49	+ 9.714 49	— 10 14	+ 6.072 03	+ 31 00	— 292 63

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA — FIRENZE — *Capitale L. 230 milioni interamente versato*

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si notifica ai Signori Portatori di Obbligazioni di questa Società che la

Cedola di L. 7.50

maturante il 1° Ottobre p. v., sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile e di circolazione:

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale	L.	6.30
» *Ancona*	»	la Cassa dell'Esercizio	»	6.30
» *Bologna*	»	Id. id.	»	6.30
» *Napoli*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Palermo*	»	i signori I. e V. Florio	»	6.30
» *Livorno*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia	»	6.30
» *Genova*	»	la Cassa Generale	»	6.30
» *Torino*	»	la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.30
» *Roma*	»	Id. id. id.	»	6.30
» *Milano*	»	la Banca di Credito Italiano	»	6.30
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.30
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	Franchi	6.30
Id.	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
Id.	»	la Banca di Sconto di Parigi	»	6.30
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e Comp.	»	6.30
» *Basilea*	»	i signori De Speyr e C.	»	6.30
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.30
» *Berlino*	»	il signor Meyer Cohn	»	6.30
» *Id.*	»	la Banca Tedesca	»	6.30
» *Francoforte s[M*	»	il signor B. H. Goldschmidt	»	6.30
» *Amsterdam*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	Fiorini	2.96
» *Londra*	»	i signori Baring Brothers e C.	L. ster.	0.5,1[2

Alla stessa data sarà pure eseguito il rimborso, al loro valore nominale, delle Obbligazioni sortite all'Estrazione del 16 maggio p. p.

Firenze, 6 *settembre* 1887. *LA DIREZIONE GENERALE.*

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze*, N. 13.

Anno XX. Sabato, 24 Settembre 1887 Num. 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Congresso Internazionale Ferroviario

Sabato, 17 corrente, s'inaugurava solennemente a Milano il Congresso internazionale ferroviario coll'intervento del ministro Saracco e delle autorità milanesi municipali e governative.

A differenza di tanti altri, può realmente chiamarsi internazionale l'attuale Congresso poichè ben 28 nazioni vi sono rappresentate.

Fra esse primeggia l'Italia che conta 76 delegati. Seguono la Francia con 70 ed il Belgio con 59, la Russia, benchè lontana, ne mandò 33. Vengono dopo l'Inghilterra con 23, l'Austria-Ungheria con 15, ecc.

Dall'Asia vennero rappresentanti delle Indie Inglesi e del Giappone; dall'Africa mandarono delegati la Tunisia e l'Egitto; vennero a noi dalle lontane Americhe i delegati degli Stati Uniti, del Messico, del Brasile e dell'Argentina; e perfino la Nuova Zelanda vi è rappresentata.

Non diremo delle feste in onore del Congresso, essendo questo compito dei confratelli della stampa quotidiana, e ci limiteremo, per ora, a riportare il discorso di apertura pronunciato dal ministro dei lavori pubblici e la risposta del comm. Fassiaux, riservandoci di trattare in seguito, colla scorta dei documenti ufficiali, dei lavori delle singole Sezioni e delle deliberazioni del Congresso.

L'onor. Saracco così diede il benvenuto ai Congressisti:

Signori,

La vostra Commissione ebbe la benevolenza di scegliere una città italiana a sede della seconda sessione del Congresso internazionale ferroviario, e volle, per la sua grande cortesia, offrirmene la presidenza onoraria.

Questa preferenza è un grande onore per il paese che la riceve, ed è per me una particolare distinzione di cui sinceramente vi ringrazio nello stesso tempo che vi esprimo la mia viva riconoscenza.

Io vi debbo ancora esprimere ringraziamenti in nome del Governo, dell'intero Paese e delle Compagnie ferroviarie che si preparano per accogliervi con benevolenza e cordialità.

Ed ora, o signori, lasciate ch'io vi dica come allorquando mi avete conferito il mandato di presiedere questa scelta assemblea, composta d'illustri ingegneri ed amministratori delle ferrovie dei due mondi, voi non sapevate che il ministro che vi sta davanti è un ministro digiuno affatto di quelle conoscenze tecniche alle quali dovete la vostra fama. Ecco perchè esitai, di primo acchito, ad assumere il posto d'onore che mi avete offerto; e se finalmente mi decisi ad accettarlo si fu perchè considerai che il mio solo compito consisteva nel presentarvi i miei ringraziamenti e nel dirvi: « Siate i ben venuti. »

E credete, signori, che l'intera Italia applaudirà agli sforzi vostri nello studiare e risolvere questioni che interessano vivamente l'industria ed il commercio, le due possenti leve che scuotono l'umanità.

Ciò nonpertanto, o signori, e per quanto possa costare al mio orgoglio di cittadino e di membro del governo, devo confessarvi che dopo aver letto e riletto l'ammirabile discorso d'apertura della prima sessione del Congresso, tenuta a Bruxelles, due anni or sono, provai, e provo tuttora, un certo malessere, o, per meglio esprimermi, un sentimento di patriottica melanconia, di cui non giungo a liberarmi completamente.

Il mio eminente collega, il ministro delle ferrovie del Belgio, potè ricordare, con un lieve punto di legittimo orgoglio nazionale, i suoi 15 chilometri di ferrovia per ogni 100 chilometri quadrati di superficie, cifra questa la più elevata che sia mai stata raggiunta sino ad ora. E cionondimeno aggiungeva che le Camere avevano votata una legge per dotare il paese d'una vasta rete di ferrovie vicinali. Il felice ministro poteva quindi invitarvi a visitare le ferrovie del Belgio, le sue officine, i suoi lavori in nulla inferiori a quelli delle nazioni più civili.

Disgraziatamente non mi è concesso di tenervi ora lo stesso linguaggio. No, l'Italia non tiene ancora, ne è anzi molto lontana, il rango che le compete fra le Nazioni d'Europa in fatto di viabilità ferroviaria. Ma se il mio paese, per quanto ambisca di conquistare il suo posto, non vi sia peranco giunto si è perchè mentre gli altri popoli lavoravano vigorosamente per lo sviluppo delle loro reti, l'Italia, o, per meglio dire, la maggior parte di essa, subiva le conseguenze del sistema di Metternich e della Santa Alleanza che diffidavano e proibivano lo sviluppo delle ferrovie, da essi giudicato, non senza ragione, un elemento rivoluzionario.

Però, se non vado errato, abbiamo anche noi qualche successo da registrare. Sotto il regime della libertà il piccolo paese posto a pie' dell'Alpi, il Piemonte, traforava il Moncenisio. Ed oso credere che i nomi degli ingegneri che si dedicarono a quell'opera grandiosa — la quale fu seguita da altre non meno prodigiose — non rimasero sconosciuti. I loro nomi, per contro, sono ricordati ovunque a titolo d'onore, e saranno riveriti nel mondo intero fin che vi sarà un culto per coloro che ben meritarono del genere umano.

Nessun dubbio che il traforo del Cenisio abbia primeggiato l'apertura del Gottardo. Voi non ignorate che l'Italia, felicemente riunita sotto lo scettro della Gloriosa Casa di Savoia, quantunque si trovasse allora nelle strettezze, non mercanteggiò. Essa diede il proprio denaro senza contarlo allo scopo di assicurare il successo di questa grande idea del secolo che ha tagliato l'istmo di Suez e la cui febbrile attività non conosce confini.

Egli è che noi abbiamo compreso che la ferrovia è il veicolo, l'istrumento che ha fornito e che solo può fornire i mezzi per i quali son resi possibili i metodi del moderno commercio. Niun altro sintomo, sia in affari, sia in politica — dice il signor Weber — indica meglio la direzione della attività nazionale, che il modo secondo il quale il sistema dei trasporti è organizzato e controllato. La grandezza dell'antica Roma non ha avuto monumenti più significanti del suo sistema di strade militari; ed anche esse decaddero colla caduta dell'Impero romano.

Ora tutto è cambiato, ed è altrove che bisogna cercare la direzione del movimento nazionale e la tendenza della storia generale dell'epoca nostra. È ancora disgraziatamente vero che il trasporto è uno degli strumenti più apprezzati della strategia e della potenza militare; ma esso è e sarà sempre il fattore predominante che dà la misura dell'attività particolare degli individui e della vita nazionale dei popoli civili.

Ed è in questo senso, o signori, che noi intendiamo di riprendere le nobili tradizioni dei nostri padri. Non è colpa nostra se l'Italia ha ancora delle regioni poco o punto provviste di strade ferrate; ma con l'aiuto di Dio noi sapremo pagare questo debito nazionale, senza tuttavia allontanarci dai limiti di una saggia prudenza: perchè, infine, è alle vittorie pacifiche ed ai miracoli delle industrie che appartengono la vera grandezza e la vera gloria, che si devono onorare sulla terra.

Pertanto l'Italia, persuasa di questa verità, s'accinge a seguire attentamente i vostri lavori e li saprà apprezzare. Quantunque la scienza della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie sia arrivata ad un alto grado di perfezionamento e quantunque (come ha scritto uno dei vostri uomini tecnici d'una capacità straordinaria) i libri, gli opuscoli e gli scritti di ogni specie che ne trattano siano innumerevoli, parecchi errori sussistono ancora per ciò che riguarda questa materia. E difficilmente, dice egli ancora, si spiega la verità debba durare tanta fatica a penetrare nelle classi che dovrebbero essere le più illuminate.

Così stando le cose, si spiega facilmente e tutti gli uomini di buon senso devono lodare senza riserva il nobile e fecondo pensiero, accolto ovunque con notevole ed ammirabile unanimità, di riunire ancora una volta uomini così eminenti come voi siete in una assemblea deliberante per discutere e risolvere, per mezzo della vostra autorità, le questioni appartenenti al dominio della viabilità ferroviaria. Anzi dirò che ciò è necessario, poichè nulla vi ha di meglio per reprimere la petulanza degli spiriti volgari, i quali si mettono a discutere e pretendono di troncare senza pietà e senza discernimento le questioni più specialmente controverse fra i pratici e gli scienziati più illustri. Ciò che si scrive in tutti i paesi e che giornalmente si diffonde, qualche volta in modo troppo limitato, non serve sempre, voi ne converrete facilmente, a distruggere gli errori che troppo spesso prendono il posto della verità.

Spetta a voi, o signori, quantunque il programma dei vostri lavori versi sopratutto su questioni concernenti l'esercizio piuttosto che su quelle ben più scottanti che affaticano le menti degli economisti e degli uomini di Stato — quali sono quelle della legislazione in materia di tariffe e dei metodi da seguire per regolare i rapporti tra le Società e lo Stato — spetta sempre a voi di rimettere le cose in ordine e correggere gli errori che si divulgano con deplorevole rapidità. E poichè le idee false, allorquando portano l'impronta di dottrine protettrici dell'interesse e lusingano l'amor proprio delle moltitudini incoscienti, sono sempre sicure di essere accolte con vero entusiasmo, noi applaudiamo doppiamente ai pratici sforzi di coloro che si dedicano alla fatica ingrata e difficile di spandere e volgarizzare la verità e sradicare gli errori.

Voi non avrete forse la pretesa di risolvere subito tutte le questioni inscritte nel programma. Voi avete troppa esperienza e troppo spirito per credere un solo istante che si possa in così breve tempo arrivare a soluzioni pratiche, le vere e le sole che il Congresso certamente si proponga di raggiungere, malgrado il vostro zelo e la vostra singolare attitudine. Ma allorchè un così vasto campo di studi si trova aperto innanzi ad intelligenze così elette, non v'ha dubbio che presto o tardi voi arriverete, coll'aiuto di studi individuali e seri, a dare al mondo, che le sta attendendo, le più pratiche ed utili soluzioni. E qui mi fermo, giacchè il còmpito vostro è altrettanto nobile e grande quanto difficile e delicato. Non voglio nè debbo togliervi il tempo prezioso di cui voi potete disporre.

Non parlerò nemmeno di Milano, di questa nobile, grande e bella città che rallegrandosi di avervi entro le sue mura vi riserva una accoglienza degna della sua tradizionale ospitalità.

Grazie piuttosto, grazie, o signori, ancora una volta per parte mia, per parte del Governo, delle Società e dell'Italia intera, che segue con vero interesse le dotte discussioni di questa seconda sessione del Congresso internazionale delle strade ferrate, che ho l'onore di dichiarare aperta.

Si alzò quindi l'on. Fassiaux, presidente della Commissione internazionale del Congresso, e segretario generale del dipartimento delle ferrovie, poste e telegrafi del Belgio, il quale in risposta al discorso di S. E. il ministro Saracco, pronunciò il seguente discorso che riassumiamo:

Eccellenza, Signori,

Se vi è qualche cosa che potesse dare una idea giusta e vera della nobiltà del carattere italiano e l'elevatezza di vedute del governo di questa grande nazione riguardo alla missione tanto utile delle ferrovie, questo sarebbe di certo il bel discorso che abbiamo ora inteso Io sono sicuro d'essere fedele interprete dei sentimenti dell'assemblea dicendo che questo discorso, riboccante di alti pensieri, inaugura nel più brillante dei modi la 2ª Sessione del nostro Congresso. Esso c'inspira un novello ardore per continuare l'opera nostra. Un tal patronato, aggiunto a quello del governo belga, è per noi un incoraggiamento prezioso.

Deploriamo l'assenza dei delegati di parecchie ferrovie,

ma ben sappiamo che tale assenza non significa indifferenza, nè mancanza di fiducia nell'avvenire della nostra istituzione. Mi sia quindi concesso di mandare agli assenti l'espressione delle nostre simpatie e l'assicurazione che saranno accolti a braccia aperte quando potranno partecipare ai nostri lavori.

Signor ministro, voi avete con ragione ricordato l'idea espressa dal vostro eccellente collega belga sig. Van der Peereboom, all'apertura dei lavori del primo Congresso, sulla missione essenzialmente civilizzatrice delle ferrovie, ed avete aggiunto che la sostituzione della rotaia alla strada romana dà l'esatta misura del progresso compiuto.

È questa una felice immagine da cui trarremo incoraggiamento e profitto. Certo noi non potremo risolvere tutte le questioni del programma, ma abbiamo però ferma fiducia che l'attuale Sessione sarà feconda e darà buoni frutti.

Fra le personalità di cui a giusto titolo si onora l'Italia, due ve ne sono, o signori, sotto l'egida delle quali si ebbe il felice pensiero di porre il nostro Congresso.

Alludo, o signori, alle LL. MM. il Re e la Regina d'Italia. Voi tutti sapete quanto sia grande e quanto meritata la loro popolarità. Io credo di non poter altrimenti rendere loro i dovuti omaggi che invitandovi a gridare con me: « Viva Re Umberto! Viva la Regina Margherita! *(Applausi generali)*.

Il ministro, seguito dalle autorità e rappresentanze, si è quindi alzato e abbandonò la sala.

L'Assemblea procedette dappoi alla elezione del seggio presidenziale del Congresso, e quindi si aprirono le sedute delle sezioni per procedere alle elezioni dei rispettivi seggi.

L'esito della votazione fu il seguente:

Comm. prof. Francesco Brioschi, senatore, presidente.

Léon Say, ex-ministro della Repubblica francese, amministratore delle Ferrovie del Nord, vice-presidente.

Dottor in legge Van Hasselt, membro del Consiglio delle Ferrovie Olandesi, vice-presidente.

De Block, consigliere di Stato dell'Impero Russo, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Dombrova-Ivangorod, vice-presidente.

Thommen, membro del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie del Nord-Ovest Austriache, vice-presidente.

Béni de Boros, direttore generale delle Ferrovie Unite Aradt e Csanad, vice-presidente.

Maggior generale Hutchinson, ispettore delle strade ferrate, delegato del Governo Britannico, vice-presidente.

Presidenti delle Sezioni. — 1ª Sezione — M. De Lommel, direttore della ferrovia del Giura-Berna-Lucerna.

2ª Sezione — Belpaire, amministratore delle ferrovie dello Stato Belga.

3ª Sezione — Daragane, capo dell'esercizio della Grande Società delle Ferrovie Russe.

4ª Sezione — Peruzzi, deputato al Parlamento italiano.

5ª Sezione — Heurteaux, direttore generale della ferrovia Parigi-Orléans (Francia).

Segretari del Congresso. — Gli stessi di quelli della Commissione internazionale.

Sig. Augusto De Laveleye, segretario generale.

Sig. Eugenio Kesseloot, segretario.

Signori Edoardo Holemans e Luigi Weissenbruck, segretari aggregati.

Segretari principali di Sezione. — Signor Barsanti, Strade ferrate Adriatiche.

Sig. Banderali, strade ferrate Nord della Francia.

Sig. Jacquemin, Strade ferrate dell'Est Francese.

Sig. Valenziani, strade ferrate del Mediterraneo.

Sig. De Burlet, strade ferrate secondarie del Belgio.

L'ESERCIZIO FERROVIARIO

IN OCCASIONE DELLE MANOVRE NELL'EMILIA

Pubblichiamo di buon grado la seguente relazione sul servizio ferroviario fatto dalla *Società Adriatica* in occasione delle manovre nell'Emilia. Poichè si movono spesso ingiuste accuse contro le Società ferroviarie, ci pare che dalle cifre qui esposte s'abbia motivo a lodi meritate, e sopratutto argomento di lode per tutto il personale d'esercizio, la cui operosità ed intelligenza vennero poste a prova così concludente.

Ecco ora la relazione:

Per la radunata delle truppe che presero parte alle grandi manovre dell'Emilia, l'Amministrazione della *Società Adriatica* eseguì in 5 giorni il trasporto di circa

900 ufficiali,
30,000 soldati,
1,600 cavalli,
220 carri,

i quali fecero capo alle stazioni di Bologna, Castelfranco, Modena, Reggio, Parma, Pontenure e Piacenza, divisi come appresso:

	Ufficiali	Soldati	Cavalli	Carri	Treni
Bologna	70	6,000	100	20	7
Castelfr.	350	10,000	330	90	11
Modena	55	400	800	20	4
Reggio	10	300	10	—	—
Parma	1	100	90	1	—
Pontenure	64	3,500	20	11	3
Piacenza	350	9,500	250	78	10
Totale	N. 900	N. 30,000	N. 1,600	N. 220	N. 35

Tali forze raggiunsero le rispettive destinazioni con 35 treni straordinari, i quali viaggiarono quasi tutti in perfetto ordine e senza ritardo.

Altri 25 treni occorsero pel ritorno del materiale vuoto.

In tale circostanza, venne pure esperimentata con ottimi risultati la potenzialità del tratto di linea Pistoia-Pracchia effettuando nel giorno 20 una serie di 10 convogli speciali ascendenti e 4 discendenti (1).

Alla grande Rivista militare passata da S. M. il Re, nei prati di Rubiera, accorsero la mattina del giorno 6 per ferrovia 8117 viaggiatori con biglietti di andata e ritorno, e 931 con biglietti di sola andata. Vennero all'uopo effettuati 9 treni speciali, cioè 4 da Modena, 2 da Reggio, 1 da Bologna, 1 da Parma e 1 da Piacenza, i quali arrivarono a Rubiera dalle 4,30 alle 7 ant. Molti altri accorsero alla rivista per via ordinaria o coi treni del giorno precedente, di modo che la stazione di Rubiera distribuì 2170 biglietti pel loro ritorno.

Il numero dei viaggiatori partiti da Rubiera raggiunse così la bella cifra di 11,218, la maggior parte dei quali essendosi riversata in stazione subito dopo la Rivista venne anticipata la partenza dei treni speciali stabiliti pel loro rimpatrio, effettuandone 3 lunghissimi per Modena, 2 per Reggio, 1 per Piacenza, ed 1 per Bologna, fra le ore 1 e le 4 1/2 pomeridiane.

(1) Si noti che questo tratto di linea ha una pendenza di 25 per cento, ed ha un solo binario.

I viaggiatori che preferirono trattenersi a Rubiera partirono alla sera coi treni ordinari all'uopo provveduti di sufficiente numero di carrozze, e con altro treno speciale partito per Modena alle 6 pom.

Oltre a questi 17 treni speciali per trasporto viaggiatori, si effettuarono nello stesso giorno 6 da e per Rubiera 7 speciali per LL. MM. il Re e la Regina e per le missioni estere. Altri 12 treni straordinari abbisognarono per trasporto merci e materiale vuoto, in maniera che il movimento verificatosi nella piccola stazione di Rubiera durante il giorno 6, calcolando anche i 18 treni ordinari, ammontò complessivamente a 54 convogli e 19,335 viaggiatori fra arrivi e partenze.

—

Compiuta appena la Rivista dei 50,000 uomini e sciolti gli accampamenti, affluirono alle stazioni di Rubiera, Reggio e Modena le classi del 1861, 64 o 65 dirette ai Distretti diversi, nonchè i reggimenti pel ritorno alle rispettive guarnigioni; cioè una forza approssimativa di:

1,400 ufficiali,
40,000 soldati,
1,800 cavalli,
275 carri.

Alla partenza di sì ingenti forze si provvide in soli 6 giorni, mediante 48 treni straordinari, distribuiti come appresso:

	Ufficiali	Soldati	Cavalli	Carri	Treni
Modena	346	15,500	150	29	18
Rubiera	86	4,500	50	96	5
Reggio	530	15,000	1,040	120	18
Parma	278	3,000	480	19	5
Piacenza	160	2,000	80	11	2
Totale	N. 1,400	N. 40,000	N. 1,800	N. 275	N. 48

Altri 25 treni si effettuarono per ritorno del materiale vuoto e 10 pel ritorno delle locomotive.

Tranne qualche lieve ritardo causato dall'eccessivo lavoro da cui erano aggravati i treni ordinari, dall'incaglio che la marcia dei convogli subiva sulla tratta Rubiera-S. Ilario sprovvista di doppio binario, e dall'insufficienza di sole 2 linee telegrafiche, che impediva di dar sfogo con la necessaria sollecitudine alla corrispondenza di servizio, tutto questo imponente movimento di oltre 200 convogli straordinari, e di più che 100,000 persone si è compiuto in 12 giorni circa senza limitare, sospendere, nè intralciare in modo alcuno l'ordinario servizio viaggiatori e merci, e senza che, in tanto lavoro, si verificasse il più lieve danno o disguido, disgrazia, o qual siasi inconveniente (1).

In nessun treno ordinario ebbe a lamentarsi insufficienza di posti. Coi treni straordinari militari, appena un terzo dei soldati venne trasportato in carri arredati di panche; tutti gli altri presero posto in vetture di 3ª classe.

Regolarissimo procedette pure il servizio dei diversi treni speciali effettuati fra Rubiera, Modena e Reggio, e fra Rubiera, Parma e Monza, per le LL. MM. il Re e la Regina, nonchè gli altri speciali che, durante il periodo delle grosse manovre, vennero eseguiti fra Modena, Rubiera e Reggio per le missioni estere.

(1) S'avverta che l'esercizio ordinario pei viaggiatori è in quest'epoca dell'anno, maggiore che nelle altre, per il solito aumento dei passeggieri.

Dal 1° al 10 settembre anche il lavoro degli Uffici telegrafici sociali da Piacenza a Lavino fu rilevantissimo, massime tra Parma e Modena nei giorni 4, 5, 6 e 7, talchè i circuiti 1233 e 1335, sufficientissimi in circostanze normali, non sarebbero bastati in alcuni momenti, se, per lo scambio dei dispacci, non si fosse ricorso a speciali espedienti.

Per dimostrare quanto sia stato forte il lavoro, basterà si accenni che i dispacci di servizio, privati e di Stato, scambiati nei giorni dal 1° al 10 settembre dalle stazioni di Piacenza e Lavino, ammontano complessivamente a N. 25,140.

La sola stazione di Rubiera, nei giorni 4, 5, 6 e 7, scambiò 1219 dispacci privati e di Stato e 858 di servizio; Reggio 689 privati e di Stato e 640 di servizio, Modena 370 privati e di Stato e 1069 di servizio, senza tener calcolo di tutte le comunicazioni, non in forma di regolare dispaccio, relative al movimento dei convogli.

Nei dati statistici suindicati non sono compresi i molti ufficiali che viaggiarono isolati, nè il rilevante numero di spedizioni di cavalli eseguite separatamente da quelle dei Corpi, e nemmeno i trasporti effettuati per conto della Real Casa e dei Reali Principi.

LINEA GENOVA-ACQUI-ASTI

(Continuaz. v. n. 38)

PARTE II. OVADA-ACQUI.

Dopo il ricco centro commerciale di Ovada, la nuova linea servirà più o meno direttamente i Comuni di Molare, Cremolino, Trisobbio, Prasco, Morzasco e Visone, giungendo poi alla città di Acqui, che, ad un attivissimo commercio ed a fiorenti industrie, unisce le attrattive di famose e frequentate sorgenti termo-minerali.

Lo studio del tracciato, condotto sempre coi criteri direttivi precedentemente esposti, offerse in questo tratto, a motivo delle condizioni locali, due differenti soluzioni denominate *tracciato diretto* e *tracciato per Molare*, che furono entrambe completamente studiate e sottoposte all'esame dei Consessi superiori per la scelta definitiva.

a) *Tracciato diretto.* — Il tracciato diretto appena uscito dalla stazione di Ovada attraversa il fiume Orba, sottopassa quindi con una galleria di 3 chilometri il colle di Cremolino, e, percorrendo le valli del Rio Pobiano e del torrente Caramagna, sbocca nella ampia valle della Bormida, che attraversa con un'importante opera d'arte per raggiungere la linea Alessandria-Savona, colla quale ha comune la stazione di Acqui.

Le stazioni intermedie fra Ovada ed Acqui sono stabilite a Cremolino e Visone, la stazione d'Acqui ora in esercizio dovrà essere, per l'innesto della nuova linea, convenientemente modificata ed ampliata; lo sviluppo del tronco è di m. 13,543, la pendenza massima di m. 11 per mille, e la spesa preventivata per la costruzione di L. 8,019,100.

b) *Tracciato per Molare.* — Allo scopo di servire colla nuova linea anche il Comune di Molare, che sarebbe abbandonato nel *tracciato diretto*, venne studiata una

variante che; coll' allungamento di circa un chilometro nel percorso della linea, permetterebbe di aggiungere una stazione per Molare, assai vicina all' abitato.

Colla variante la galleria di Cremolino riesce di 265 m. più breve che coll'altro tracciato, lo sviluppo del tronco è aumentato di m. 993, la pendenza massima non viene modificata, e la spesa preventivata non è che di pochissimo superiore a quella del *tracciato diretto*.

Ci viene riferito che il R. Ministero dei lavori pubblici abbia già da tempo scelto, per la costruzione del tronco Ovada-Acqui, il *tracciato per Molare*, dimostrando così di voler tener presenti, nella scelta dei tracciati, anche gl' interessi locali, in quanto sia consentito dalle esigenze del traffico intenso ed importante, cui la nuova linea dovrà provvedere.

Parte III. Acqui-Nizza Monferrato.

Il tronco Acqui-Nizza è quello che più ha destato desideri e speranze nelle popolazioni che hanno la possibilità di essere servite dalla nuova linea. I tracciati possibili, e che entrambi hanno valide ragioni che li sostengono, sono quello detto *per Val Bogliona* e quello *per Val Cervino*, assolutamente diversi e distinti fra loro.

a) Il *tracciato per Val Bogliona* esce dalla stazione di Acqui parallelamente alla linea Acqui-Savona, rimonta la Valle della Bormida fino all'abitato di Terzo, entra poi nella Valle del torrente Bogliona che percorre fino alla Cascina Osteria presso Castelboglione, di dove con una galleria di quasi tre chilometri passa nella valletta del Rio Colania e si congiunge a Nizza Monferrato colla ferrovia in esercizio Alessandria-Cavallermaggiore. La stazione attuale di Nizza Monferrato trovandosi in località molto ristretta e di difficilissimo ampliamento dovrà, secondo ogni probabilità, venire spostata per avere il necessario sviluppo in relazione alle esigenze delle due linee che vi si incrocieranno.

Le stazioni intermedie fra Acqui e Nizza saranno quelle di Terzo-Ronchetti, di Montabone e di Castelboglione-Valcolania; lo sviluppo del tronco è di m. 16,425, la pendenza massima di m. 13.32 per mille, e la spesa preventivata per la costruzione di L. 6,282,000.

b) Il *tracciato per Val Cervino* dopo un' ampia risvolta attorno alla città d'Acqui, rimonta la Valle del Rio Medrio fino al piede della collina sulla quale sta il paese di Alice-Belcolle, che sottopassa con una galleria di un chilometro e mezzo circa; percorre poi successivamente le valli dei rivi Casalasco, Cervino, Inilia e Gherlobbia, ed entra nella Valle del Belbo, che attraversa presso Castello Cerreto, per raggiungere la stazione di Nizza Monferrato.

Le valli percorse da questo tracciato sono ricche di fertili vigneti ed assai popolose; saranno convenientemente servite dalle stazioni progettate fra Acqui e Nizza, e denominate di Alice-Belcolle e di Mombaruzzo-Fontanile; la lunghezza del tronco è di m. 19,032, cioè di m. 2607 maggiore che pel *tracciato per Val Bogliona*; la pendenza massima possibile è di m. 14.50, e la spesa preventivata per la costruzione di L. 6,172,000.

c) Studi anteriori. — I forti interessi locali, che sono messi in campo per la scelta del tracciato nel tronco Acqui-Nizza, hanno fatto costituire un Comitato promotore del tracciato di Val Cervino che, in precedenza agli studi fatti dal sig. comm. Giambastiani per incarico del R. Governo, aveva fatto eseguire altri studi sommari dal chiarissimo sig. ingegnere comm. A, Peyron.

Riportiamo qui il prospetto di confronto fra i risultati dei due tracciati ora descritti e quelli presentati dal Comitato promotore di Val Cervino al R. Ministero dei lavori pubblici.

Per maggior chiarezza, le estese di tutti i tracciati sono riferite ai medesimi punti estremi, cioè: dall'asse della stazione di Acqui fino al punto di congiunzione dei tracciati di Val Bogliona e Val Cervino presso il Belbo, a metri 535.78 dopo l'asse della stazione attuale di Nizza.

INDICAZIONI	Studi della Direzione		Studi Peyron		
	Tracciato per Val Bogliona	Tracciato per Val Medrio e Val Cervino	Tracciato per Val Bogliona	Tracciato per Val Medrio e Val S. Michele	Tracciato per Val Medrio e Val Cervino
Lunghezza fra l' asse della stazione di Acqui ed il punto di congiunzione dei tracciati di Val Bogliona e di Val Cervino a Nizza	16424.96	19032.46	18541.78	17429.38	20703.96
Pendenza massima 0/00 in galleria	11.60	11.05	14.08	15.544	12.00
Pendenza massima 0/00 allo scoperto	13.32	14.50	14.08	15.544	12.00
Raggio minimo delle curve	500.00	400.00	400.00	300.00	300.00
Numero delle Stazioni	3	2	2	1	2

Dal semplice esame di questi pochi dati risulta evidente che i progetti presentati dall'ing. Giambastiani pongono la linea in migliori condizioni degli studii Peyron, sotto ogni rapporto e per ambedue i tracciati; e resta affatto escluso il tracciato per Val S. Michele, perchè con pendenze eccessive e raggi minimi incompatibili in una linea di grande movimento e di un normale esercizio. Non si instituiscono confronti di spesa perchè non si hanno dati precisi sull' importo dei progetti Peyron; ma si può con sicurezza affermare che il loro costo chilometrico non differirebbe sensibilmente da quello dei tronchi in parola, eccezione fatta per il tracciato di Val S. Michele che, comprendendo una galleria di quasi 6 chilometri, dovrebbe risultare assai più costoso.

Non ci consta che sia stata fatta finora dai competenti Uffici del R. Governo la scelta definitiva del tracciato per la costruzione, nè v'ha dubbio che la scelta sia ardua assai, a motivo delle non grandi differenze fra i due trac-

ciati e dei forti interessi locali che sono in questione. Nutriamo però piena fiducia che dall'Amministrazione dei lavori pubblici, attualmente affidata a S. E. il senatore Saracco, che ha così completa competenza in materia ferroviaria, e così intimamente conosce le aspirazioni ed i bisogni delle popolazioni fra Acqui e Nizza, sarà fra breve pronunciato un verdetto soddisfacente alle esigenze del grande traffico che si svilupperà sulla nuova linea, ed ai giusti e notevoli interessi di quelle località.

(*La fine al prossimo numero*).

Le nuove costruzioni ferroviarie

L'*Economista* di Firenze, importante rivista economica, pubblica un articolo sulle nuove costruzioni ferroviarie, nel quale nota come siansi modificate fra noi le idee riguardo alle nuove costruzioni e come vada facendosi strada l'opinione che siano tolte di mano al Governo per darle in mano alle Società esercenti.

Da lungo tempo noi andiamo ripetendo inutilmente la stessa cosa, ed ora ci conforta di trovarci in compagnia dell'ottimo *Economista* nel difendere le stesse idee e ci conforta altresì il vedere come vi sia nel pubblico una sana rescipiscenza e come vada facendosi strada la verità.

Riportiamo perciò l'articolo in parola al quale pienamente ci associamo:

È quasi un anno ormai che andiamo ripetendo un concetto, il quale a poco a poco si è imposto: — le costruzioni ferroviarie nelle attuali condizioni non possono stare in mano dello Stato nè finanziariamente, nè tecnicamente. Non finanziariamente, sia perchè ci ha già dimostrato quanta è la sua incapacità e come sappia opportunamente servirsi delle esigenze ferroviarie per nascondere o diminuire le condizioni disastrose del bilancio; sia perchè il nostro credito ha bisogno di un periodo nel quale si faccia effettivamente sosta nelle nuove emissioni, così che il risparmio nazionale possa lentamente, ma senza interruzione, assorbire quella massa di titoli nostri, che è ancora fluttuante all'estero e che rende così aspre e così lunghe le crisi finanziarie che colpiscono il mercato. — Non tecnicamente perchè - non ne investigheremo le cause - gli strumenti amministrativi dei quali dispone il Governo si mostrarono fin qui troppo disadatti a compiere il solo ufficio di applicare le convenzioni di esercizio e sarebbe voler aumentare le cause di quel legittimo malcontento, che fin qui hanno destato, l'addossare loro anche l'opere di attendere alle nuove costruzioni.

Per quanto è possibile adunque — e ne spiegammo a lungo le ragioni in altro tempo — il concetto che deve seguire il Governo è quello di affidare ad altri la costruzione delle nuove linee non solo tecnicamente, ma anche finanziariamente.

Siamo perciò lietissimi che sieno state riaperte le trattative colle tre Società esercenti per affidar loro di condurre a fine la rete complementare; lo si è visto alla prova, lo Stato ha una azienda troppo vasta e sottoposta a troppe vicissitudini perchè voglia e sappia impiegare i fondi di cui dispone soltanto allo scopo per il quale sono stati autorizzati; di più il Governo è troppo legato alle vicende parlamentari perchè, fino dal principio nel quale i disordini si manifestano, sappia e possa provvedere con franca e decisa risoluzione. Il Governo si sente costretto a nascondere i disordini, a provvedere con provvisori ripieghi, a negare che esistano, ad assicurare che se si vedono sono transitori fino a che un bel giorno deve dichiarare che non si sente più in grado di frenarli senza eccezionali provvedimenti. Così è avvenuto per la questione ferroviaria, così è avvenuto per il pareggio. I debiti che accumularono gli esercizi di Stato, delle Romane, dell'Alta Italia e delle Calabro-Sicule furono per lungo tempo legati o tenuti nascosti; il disavanzo che andavasi creando nel fondo per le costruzioni in causa del maggiore costo di tutte quelle linee che si erano o cominciate o compiute, non fu reso noto che qualche anno fa dall'on. Genala e solo pochi mesi sono venne presentato il progetto di legge per riparare in parte alla lamentata deficienza.

E quanto maggiore sarà la potenza che colla moderna tendenza si concederà allo Stato, quanto più i bilanci diventeranno colossali, e si moltiplicheranno i servigi che allo Stato si dimandano, tanto maggiori saranno le occasioni nelle quali la finanza e l'amministrazione si piegheranno a servire la politica. Molto probabilmente se nel 1885 il Governo assieme alle convenzioni di esercizio avesse anche presentato un quadro dei disordini, anche approssimativi, che si erano verificati coll'esercizio di Stato e nelle costruzioni eseguite dallo Stato, ed avesse assunto più energicamente il còmpito di liberare lo Stato così dall'esercizio come dalle costruzioni, oggi non si parlerebbe più del problema ferroviario.

Comunque siasi, ora non vale rimpiangere il passato ed è migliore cosa provvedere all'avvenire. Noi non possiamo avere grande simpatia per l'onorevole Saracco, i primi atti del quale ci hanno sorpreso sia perchè ci parve fiacco nel sostenere la verità, e nel difendere coloro che erano ingiustamente accusati, sia perchè volle seguire il sistema che egli pur aveva tante volte energicamente condannato, quello di accrescere senza bisogno e senza urgenza le spese del bilancio per considerazioni che hanno tutta l'apparenza di essere elettorali. Ma se l'on. Saracco saprà ora risolvere in modo equo e completo la questione delle nuove costruzioni, saremo pronti ad appoggiarlo con tutte le nostre forze in questo còmpito, poichè crediamo che renderà un grande servizio al paese. E giacchè sappiamo che ha iniziate nuove trattive le quali sono bene avviate e che, almeno per quanto riguarda l'Adriatica, hanno per base la concessione delle nuove linee, mediante una sovvenzione, lo esortiamo a proseguire alacremente ed a cercare una soluzione soddisfacente anche per le linee che formano parte delle reti Mediterranea e Sicula. Qualche tempo fa, esaminando la situazione giuridica ed economica creata dalle convenzioni, abbiamo espresso l'avviso che potesse essere data anche alla Mediterranea ed alla Sicula la concessione delle nuove linee, sebbene le due Società abbiano una vita che può durare anche solo venti anni. Pareva a noi che si potessero fin d'ora prevedere le condizioni di un eventuale riscatto delle concessioni nel caso

che da qui a 18 anni non si rinnovassero i contratti d'esercizio. Non sappiamo se l'on. Saracco vegga le cose da questo punto di vista o se preferisca per quelle due Società il sistema di costruzione *à forfait;* ma ciò che, a nostro avviso, preme sopratutto, è che si trovi una soluzione definitiva e ben ponderata.

Non abbiamo bisogno di dire all'on Ministro, uomo ormai sperimentato della vita pubblica, che lo attenderanno senza dubbio gravi opposizioni. Si sarà già accorto che non è spenta ancora la schiera di coloro i quali credono che lo Stato, perchè Stato, possa trovare i capitali quasi gratuitamente, e pretenderebbero che le Banche ed i banchieri dovessero non guadagnare nelle operazioni che fanno col Governo. Vedrà forse l'on. Saracco rinnovarsi la opposizione di quelli che si meravigliano che lo Stato domandi denaro ai capitalisti, mentre non si meravigliano che domandi la carta ai cartolai; ma quanto più sarà fermo ed energico, tanto meno audaci troverà gli avversari.

E noi aspettiamo ansiosamente dall'on. Ministro due grandi risoluzioni: 1° che siano saldati tutti i debiti di origine ferroviaria; 2° che sia liberato lo Stato dal còmpito di costruire e di cercare capitali al credito pubblico.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Siamo informati che con recente decreto ministeriale venne autorizzata la Società del Mediterraneo ad incontrare la spesa di L. 805,560 per l'impianto del 2° binario lungo la tratta Pontegalera-Palo.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale gli elaborati di appalto per la fornitura di 4 carrozze di prima classe con compartimenti a letti, che ancora restano da ordinare a complemento di tutto il materiale mobile da acquistarsi col fondo dei 15 milioni di cui all'articolo 2 della legge 27 aprile 1885 n. 3048, di approvazione delle nuove convenzioni ferroviarie.

Nello studio del tipo di queste carrozze la Società ebbe di mira la maggiore comodità dei viaggiatori. Ed essendo evidente che i posti a letti per riuscire accetti devono essere il più possibile isolati, il numero dei letti per ogni compartimento venne limitato a due. Essi sono disposti parallelamente all'asse longitudinale della vettura, e separati fra loro da un certo spazio; inoltre una tendina da tendersi quando i due letti sono abbassati, li disimpegna completamente. — Nel compartimento si entra da una porta collocata fra i due letti che dà su un corridoio interno, cosicchè è tolto l'inconveniente che si verifica negli altri compartimenti a letti dell'ingresso sui fianchi e del conseguente disturbo a chi già fosse coricato. — I letti sono a ribalta, indipendenti dai sedili, e muniti di due soffici materassi. L'illuminazione a gaz è abbondante essendosi collocate due lampade per ogni compartimento.

><

Riceviamo notizia da Messina che il nucleo tuttora da scavarsi nella Galleria Peloritana (linea Messina-Cerda, tronco Messina-Saponara) misura m. 798.10, e che la galleria rivestita misura mediamente m. 4110, restando così ancora da eseguire m. 1344.50. Allo stato attuale delle cose può ritenersi che la perforazione completa della galleria potrà verificarsi prima dello scadere dell'anno corrente. Tutti gli altri lavori del tronco sono portati a compimento, fatta eccezione per i due grandi viadotti e per il rilevato Fiorentino che saranno finiti nel termine di due mesi. Si ha pertanto ragione di credere che l'apertura allo esercizio del tronco di cui trattasi potrà effettuarsi nel marzo del prossimo anno.

><

Riceviamo da Bologna le seguenti informazioni riguardanti la linea Bologna-Budrio-Portomaggiore con diramazione Budrio-Massalombarda.

Con l'apertura all'esercizio del tronco Budrio-Molinella, avvenuta il 16 agosto p. p., i tronchi aperti all'esercizio sono tre, della lunghezza di chilometri 43. Restano pertanto a completare le tratte estreme Molinella-Portomaggiore di Km. 14, e Medicina-Massalombarda di Km. 16.

Nella prima delle tratte anzidette il piano stradale e le opere d'arte sono ultimate e si sta attendendo ai lavori di finimento dei fabbricati. La posa del binario è completa fino a Portomaggiore ed è incominciato il trasporto della ghiaia con treni speciali per la formazione della massicciata. Fra breve quindi anche questo tratto della linea principale sarà completo e potrà essere aperto allo esercizio se si definiranno sollecitamente le pratiche per l'innesto della nuova linea alla ferrovia da Ferrara ad Argenta nella stazione di Portomaggiore.

Anche la seconda tratta può considerarsi ultimata per quanto concerne il piano stradale, le opere d'arte ed i fabbricati. L'armamento procede a partire dalla stazione di Medicina, ed al 1° del corrente mese ne erano già posati circa m. 2500.

L'importo dei lavori e delle provviste eseguite per la costruzione della linea a tutto agosto p. p. ammonta a L. 6,300,000.

><

Pure da Bologna riceviamo le seguenti notizie riassuntive circa i lavori di costruzione della linea di 4ª categoria da Suzzara a Ferrara.

Da Suzzara fino al Km. 29,400 presso Schivenoglia, la linea è ultimata completamente, salvo pochi lavori di finimento.

Dal chil. 29,400 al Km. 36,700, ora che venne risolta la questione della variante di Poggio Rusco si è proceduto alle espropriazioni occorrenti per la formazione dell'argine ferroviario del quale già si iniziarono i lavori.

Dal Km. 36,700 fino a Ferrara, i lavori possono ritenersi come compiuti, eccezion fatta per le lacune ove debbonsi costruire i manufatti che interessano la Bonifica di Burana e nelle tratte che interessano l'argine vecchio di Po rotto. Risolte però le questioni che si opponevano alla esecuzione dei lavori ferroviari, questi potranno ora essere proseguiti con alacrità e compiuti al più presto. Pel ponte sul Panaro sono già ultimate le spalle in muratura ed è in corso di montatura la relativa travata metallica. L'importo dei lavori fin qui eseguiti per la costruzione della linea rilevano a L. 6,600,000.

><

La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto definitivo della terza tratta del tronco da Girgenti a Naro, compresa fra il Mulino Fugatto e la stazione di Naro-Bivio, a completamento dei progetti già presentati pel prolungamento su Canicattì, della linea Castelvetrano-Porto Empedocle, redatto dalla Direzione predetta in conformità allo incarico avutone dal Ministero dei lavori pubblici.

Il detto tronco misura metri 5719 e l'ammontare dei relativi lavori si eleva a L. 3,048,438.39, corrispondente a L.533,040 in media per chilometro di strada, ivi compreso il materiale rotabile e di esercizio per L. 68,628, ed il 10 per 0|0 di aumento per i lavori imprevisti.

><

Sappiamo essere divisamento di S. E. il Ministro dei lavori pubblici di istituire una Commissione incaricata dello studio dei miglioramenti necessari per la stazione di Roma e per la sistemazione di tutto quanto si riferisce al servizio ferroviario nella capitale.

><

Sappiamo che la Società italiana per le strade ferrate della Sicilia, allo scopo di avvantaggiare il commercio e di svolgere maggiormente il traffico dei vini sulla linea Noto-Siracusa-Catania-Messina ha attuato, in via di esperimento, una speciale tariffa locale, la quale in confronto alla tariffa ordinaria, oltre il risparmio di circa 1|20 pei trasporti a vagone completo di 6 tonnellate percorrenti 50 chilometri; di circa 1|10 pei trasporti percorrenti 100 chilometri; e di circa 1|6 pei trasporti di 150 chilometri.

Detta tariffa verrà applicata soltanto dietro richiesta dello speditore sulla lettera di porto ed allorquando i singoli trasporti siano destinati ad una delle seguenti stazioni Siracusa, Catania, Giarre, Riposto e Messina.

><

Sappiamo che, d'accordo colla Società per la Rete Adriatica, quella delle strade ferrate del Mediterraneo, in seguito a laboriose pratiche fatte coll'autorità politica e municipale, attiverà, a cominciare dal 1° ottobre p. v., alla stazione di Roma, un regolare servizio di facchinaggio e trasporto a domicilio dei bagagli, corrispondendo così alle giuste esigenze morali e materiali di una città quale la Capitale del Regno, tanto frequentata da viaggiatori così nazionali che stranieri, i quali pertanto troveranno nell'eseguimento di un tal servizio quella comodità, regolarità ed esattezza che per lunghi anni rimase un *desideratum.*

><

In relazione alla concessione fatta alla Ditta Rossi di Schio ed alla Ditta Roi di Vicenza pel trasporto di filati e tessuti in destinazione di Napoli, l'Amministrazione delle strade ferrate meridionali avrebbe concordato con la Ditta Sala di Bergamo una consimile concessione nello intento di attirare alla ferrovia gli importanti prodotti della Valle Seriana.

L'Amministrazione predetta ha sottoposto in proposito regolare proposta all'Ispettorato generale.

><

La Deputazione provinciale di Reggio Emilia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una nuova istanza per ottenere la trasformazione di tipo della linea Reggio-Ventoso, con diramazione Sassuolo-Scandiano, concessa alla provincia medesima, in modo che uno scartamento unico con l'altra linea Reggio-Guastalla-Carpi, della quale è pure concessionaria la provincia di Reggio.

Ad una prima consimile istanza il Governo ha risposto negativamente perchè, fra l'altro, essendo esauriti i fondi assegnati con la legge del 29 luglio 1879, n. 5002, per le ferrovie di 4ª categoria, non era possibile di assumere la maggiore spesa che ne derivava a carico dello Stato.

Nella sua istanza la provincia di Reggio fa notare l'utilità grande che si avrebbe con la trasformazione di tipo della linea predetta, la quale verrebbe così ad essere la continuazione delle linee di 4.a categoria: Reggio-Guastalla, Parma-Guastalla-Suzzara e Suzzara-Ferrara, concesse tutte a scartamento normale e formanti tutte insieme un importante gruppo di ferrovie secondarie.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, di comune accordo con le strade ferrate dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato al R. Ispettorato generale la proposta di assimilazione dei tubi conduttori della elettricità (sistema Edison) ai tubi di lamiera di ferro anche stagnati, incatramati o piombati, aggiungendo la relativa voce nella nomenclatura delle tariffe con la indicazione della 4ª classe della tariffa generale e speciale n. 75, e della tariffa speciale n. 116, serie *D.*

><

È stato ora emanato il decreto del Ministero dei lavori pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, secondo il quale le disposizioni contenute nella aggiunta introdotta con decreto 4 dicembre 1886, al cap. 2, articolo 5, § *A*, dell'allegato *IX*, delle tariffe e condizioni pei trasporti, vengono estese agli acidi cloridrico o muriatico, nitrico (non fumante) e fosforico, spediti a piccola velocità senza vincolo di peso, anche se consegnati nelle condizioni previste dalla aggiunta medesima per le spedizioni di acido solforico.

><

Sappiamo che sono stati fatti reclami alla nostra Amministrazione postale per il ritardo col quale le nostre corrispondenze arrivano a Trieste, e ciò a causa dei frequenti ritardi che si verificano nella marcia del treno n. 56 della linea Venezia-Udine, da cui deriva la perdita di coincidenza col treno corrispondente per Cormons, il quale alla sua volta la perde col celere per Nabresina e Trieste. La nostra Amministrazione postale ha interessato il servizio ferroviario a provvedere all'inconveniente lamentato, ed è certo che questo adotterà i provvedimenti necessari perchè la marcia del treno predetto abbia a seguire in modo regolare.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo.

L. 5,350 per impianto di una piattaforma da metri 4,50 sul binario del piano caricatore in stazione di S. Germano Vercellese, in corrispondenza di quella già in opera sul binario di raccordo collo stabilimento Bolgè;

L. 1,610 per ricambio di una piattaforma da metri 4 tipo vecchio Ansaldo; con altra da m. 4.50 sul binario di raccordo collo stabilimento Ansaldo in stazione di Sampierdarena;

L. 250 per impianto d'una soneria elettrica di controllo al disco verso Varallo nella stazione di Romagnano Sesia;

L. 115 per sostituzione d'un cancello in ferro ad altro in legno in stazione di Cengio.

Sappiamo che il R. Ispettorato generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Saldarini Carlo di Milano i lavori d'ampliamento del servizio della trazione a Torino P. N., e quelli d'ampliamento della stazione di Busto Arsizio.

Lo stesso R. Ispettorato ha pure definitivamente aggiudicato alla Ditta Lumiller Pietro di Eboli i lavori d'impianto d'una piattaforma da metri 15 in stazione di Potenza.

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha aperto la gara per la costruzione d'una latrina in stazione di Acerra. Importo L. 4,600. Termine utile per la presentazione delle offerte fino al 4 ottobre p. v.

Nell'adunanza tenutasi il 25 andante dal Comitato della Società del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti Contratti:

Colla ditta Beer Sondheimer e C. di Francoforte sul Meno per fornitura di Kg. 40,000 di Stagno in pani di prima qualità;

Colla « Atlantic Patent Fuel C. Limited di Swansea » per fornitura di tonnellate 10,000 di carbone inglese in mattonelle.

Colla ditta Giuseppe Matucci e C. di Pistoia per fornitura di 200,000 torcie a vento.

Colla Società delle Cartiere Meridionali di Napoli per fornitura di carta da pacchi brunella e bleu e di carta brunella in rotoli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo — All'approvazione del Regio Ispettorato delle strade ferrate furono sottoposti i seguenti progetti:

Proposta per l'acquisto di macchine per le officine di Pietrarsa e dei Granili — spesa L. 61,860.

Preventivo di L. 5350 per lavori al ponte Lato lungo la linea Taranto-Reggio.

Preventivo di L. 1450 per costruzione di muro parasassi all'estremità est della stazione di Zoagli (linea Genova-Pisa).

Preventivo L. 1000 per lavori di adattamento di locali in stazione di Roma.

Progetto di riparazione alle due arcate verso Bra nel ponte sul Tanaro presso Narzole (linea Savona-Bra) spesa L. 24,700.

Progetto di riordinamento della stazione di Eboli — spesa Lire 170,000.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Impianto di un parco vagoni in stazione di Mestre. L. 122,000.

Costruzione di sette pozzi e tre cisterne per dieci case cantoniere sulla linea Benevento-Napoli. L. 9800.

Prolungamento del binario tronco in stazione di Chiari e suo collegamento con quello di seconda linea. L. 13,750.

Ricambio di un peso a bilico e di due piattaforme e completamento della traversata nella stazione di Chiusi. L. 16,000.

Parziale ricostruzione dei manufatti esistenti sul tronco Vicenza-Lonigo. L. 168,982.

Impianto di un magazzino nella stazione centrale di Milano. L. 8200.

Ampliamento del servizio merci in stazione di Susegana. L. 7000.

Ferrovie Sicule. — Dalla Società delle strade ferrate della Sicilia è stato presentato per l'approvazione al R. Ispettorato, un preventivo di spesa di L. 327,000 per provvedere e collocare in opera la massicciata necessaria sulla linea da Canicattì a Licata per il completamento della sagoma e per vagliare quella esistente.

Progetto di consolidamento di una trincea sulla linea delle Caldare spesa L. 34,100.

Progetto di consolidamento della trincea Balatella lungo la linea Palermo-Porto Empedocle — spesa L. 102,520.

Proposta per fornitura ed impianto della tubolatura del gaz nel fabbricato viaggiatori della stazione di Palermo — spesa L. 9,980.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco. — Il 10 ottobre alle ore 10 ant., presso la R. Prefettura di Salerno si addiverrà all'incanto per l'appalto, con deliberamento definitivo, della fornitura in opera di tutto il materiale occorrente alla completa costruzione delle travate metalliche necessarie pel tronco di ferrovia Vallo-Pisciotta (ferrovia Battipaglia-Castrocucco) per la presunta somma di L. 230,000, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto.

Il termine utile per dare completamente ultimata parte dei lavori è di mesi sei e per l'altra parte di mesi 13 a partire dalle date rispettive delle ordinazioni.

La cauzione provvisoria è fissata in L. 11,000 e quella definitiva in L. 23,000.

Ferrovia Cuneo-Saluzzo. — Preoccupandosi del ritardo dei lavori su questa linea, il Consiglio provinciale di Cuneo all'unanimità approvava il seguente ordine del giorno svolto dall'on. Buttini:

« Al Ministro dei lavori pubblici, il Consiglio provinciale, ricordando che nei bilanci dello Stato la ferrovia Cuneo-Saluzzo ottenne un rilevante stanziamento sino dal 1880, e che sommando con esso tutti gli stanziamenti da quell'epoca in poi si avrebbe una somma pressochè eguale all'importo dell'intiera linea;

« Rammentando altresì che appunto in vista della rilevanza degli stanziamenti fatti, il Ministero prima d'ora dava affidamento di apportarla nel 1885, mentre poi invece questi come i fondi di altre linee vennero stornati per ferrovie diverse da quelle per le quali erano assegnati;

« Ora che col voto della legge sui reintegri vennero, come giustizia voleva, ripristinati i fondi stornati;

« Fa vive premure al Governo onde non si ripetano nell'avvenire gli storni da linea a linea e senza maggiori dilazioni e secondo il diritto derivante dall'anzianità della classificazione della linea Cuneo-Saluzzo si proceda senza maggiori dilazioni al suo appalto.

« Buttini, Giolitti, Giriodi, Calcagno, Viale ».

Dopo acconcie parole dell'on. Buttini, unanime lo stesso Consiglio provinciale appprovava pure quest'altro ordine del giorno:

« Al Ministero dei lavori pubblici, il Consiglio provinciale considerando che la stazione di Bastia costituisce l'indispensabile complemento della rete ferroviaria della provincia, ed è necessaria per dare alla linea di Savona quella massima potenzialità che è richiesta dal crescente sviluppo del traffico, e dall'imminente apertura della linea Cuneo-Mondovì e dalla costruzione della ferrovia Cuneo-Saluzzo; fa istanza perchè il Governo ponga finalmente in atto le promesse ripetutamente fatte di compiere tale stazione prima dell'apertura della linea Cuneo-Mondovì, col porre sollecitamente mano ai lavori e curarne il pronto compimento.

« Buttini, Galimberti, Calcagno, Viale ».

Ferrovia Padova-Montebelluna. — Si assicura che il Governo ordinerà alla Società Adriatica l'allacciamento della linea Padova-Montebelluna alla Treviso-Belluno e l'uso promiscuo della stazione di Montebelluna, lasciando ad arbitri il decidere sui compensi.

Ferrovia economica Chiavari-Borgo Cicagna. — L'ingegnere Primo Edoardo di Chiavari ha presentato istanza al Ministero dei lavori pubblici, onde essere autorizzato ad eseguire i rilievi planimetrici ed altimetrici necessari alla compilazione di un regolare progetto di ferrovia o tramvia a vapore, d'interesse locale, dalla città di Chiavari al Borgo di Cicagna nella Valle di Fontanabuona.

Il tracciato di massima di questo progetto, che parte da Chiavari ed arriva a Cicagna, dovrebbe seguire la destra dell' Entella fin presso Carasco, e quindi, attraversato il Lavagna, costeggerebbe questo torrente, mantenendovisi sulla destra, fino al termine della linea. Il tracciato potrà avere la lunghezza di circa 18 chilometri e seguirà in massima l'andamento dell'attuale strada provinciale che congiunge i due punti estremi, percorrendo i territori dei Comuni di Chiavari, Carasco, San Colombano, Certenoli, Orero e Cicagna, tutti appartenenti al Circondario di Chiavari.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil.) fu nello scorso mese di agosto il seguente: Passeggieri trasportati 120,000 (1886, agosto: 115,926), introito fr. 461,500 (fr. 430,435.50); bagagli e cadaveri, tonn. 550 (tonn. 566), introito fr. 41,500 (franchi 39,779.75); bestiame, capi 3070 (capi 2548), introito fr. 6600 (fr. 3,126.22); merce trasportata tonn. 50,100 (tonn. 40,373); introito fr 505,400 (fr. 441,381.39). Introito complessivo fr. 1,015,000 (fr. 919,722.86), ossia fr. 3815.79, (fr. 3457.60) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state durante il passato mese di agosto di fr. 400,000 (1886, agosto: fr. 400,151.81), ossia di fr. 1503.76 (fr. 1504.33) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 615,000 (fr. 519,571.05).

Ferrovia del Sempione. — Per fornire il capitale necessario alla grande impresa, si è formato un gruppo finanziario — alla cui testa sta il *Comptoir d'Escompte* di Parigi.

Si compone inoltre della *Nouvelle Banque des Chemins de fer Suisses*, della *Banque Vaudoise* e di altri importanti istituti di credito della Svizzera.

La spesa complessiva, compresi gli interessi, è calcolata in 96 milioni, i quali verrebbero coperti così: 30 milioni in obbligazioni; 36 milioni in azioni; 30 milioni in sovvenzioni.

Di questi ultimi 30 milioni, 15 sono già votati, o sono per esserlo, dallo Stato e dai Cantoni Svizzeri; gli altri 15 milioni la Società intende chiederli quanto prima al Governo italiano.

Gli impegni presi dagli istituti di credito sono subordinati alla condizione che il Governo italiano accordi questa sovvenzione.

Il capitale in azioni sottoscritto finora ha già raggiunto la somma richiesta. Sembra poi assicurato che metà della costruzione del *tunnel* verrà affidata ad una Ditta italiana.

Ferrovie Spagnuole. — Il Governo spagnuolo autorizzò l'apertura all'esercizio definitivo della intiera linea Valenza-Utiel. Finora due soli tronchi della linea erano in esercizio, perchè la costruzione del tronco intermedio fra Bunol e Venta la Mina, di circa 9 chilom., presentava delle difficoltà tecniche che ci volle del tempo a superare,

Ferrovie Germaniche. — Sono stati condotti a termine i lavori della linea strategica Friburgo-Mulhouse-Altomfinster alla frontiera francese. Tutte le stazioni hanno le banchine speciali per l'imbarco dell'artiglieria e cavalleria.

Ferrovie Greche. — Il Governo greco, il quale si propone la costruzione delle ferrovie per conto dello Stato, ha ordinato all'ing. Goteland, ingegnere capo della missione francese, di presentare un progetto per la costruzione della linea Nauplia-Tripoliza-Calamatta.

Ferrovie Svizzere economiche. — Lunedì 10 ottobre, si radunerà in Berna una conferenza di rappresentanti di ferrovie economiche svizzere, affine di mettersi d'accordo sull'elaborazione di un regolamento uniforme per simili linee. L'adunanza sarà presieduta dal colonnello Grandchamps di Losanna.

Notizie Diverse

Locomotive nazionali. — Lo stabilimento meccanico Ansaldo di Sampierdarena ha consegnato alla Mediterranea l'ultima locomotiva sistema *Vittorio Emanuele*. I nomi imposti a queste undici locomotive sono: *Cavour, Garibaldi, Mazzini, Manin, Lamarmora, Ricasoli, Rattazzi, Lanza, Farini, Sirtori, Medici.*

Queste undici locomotive sono di tipo italiano e furono studiate dagli ingegneri della Società Mediterranea: hanno sul dinanzi un carrello mobile a quattro ruote e sei ruote accoppiate. La locomotiva col tender pesa 62 tonnellate. Esse vennero destinate sulla linea Busalla-Alessandria. Esse sono riuscite in modo perfetto ed onorano lo stabilimento ed i bravi operai che le hanno costrutte.

Ponte sul Danubio. — È decisa la costruzione di un gran ponte sul Danubio a Tchernavoda, Rumania.

Gli studi preliminari sono fatti, i lavori cominceranno senza ritardo.

Il tunnel sotto la Manica. — L'Associazione delle scienze britannica, riunita a Manchester, prima di separarsi, ha udito i rapporti del professore Boyd Dawkins e di due altri scienziati sul tunnel sotto la Manica. Boyd Dawkins e i suoi collaboratori si dichiarano pienamente favorevoli al tunnel. Le loro conclusioni sono le seguenti: dal punto di vista tecnico l'opera è relativamente facile e l'esecuzione della metà inglese del tunnel costerebbe 1,527,000 lire sterline; dal punto di vista militare, il tunnel può essere sommerso in cinque o sei minuti, mediante l'apertura di una chiusa, che sarebbe in comunicazione diretta colle fortificazioni di Dover e che potrebbe far entrare nel tunnel centomila piedi cubici inglesi d'acqua al minuto; finalmente, dal punto di vista commerciale, il tunnel è necessario, poichè il commercio britannico si trova in condizioni critiche.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		Settembre 17	Sett. 24
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 785	794,50
» »	Mediterranee	» 625	629
» »	Sicule	» 591	591
» »	Sarde (preferenza)	» 285	280
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 406	402
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 545	545
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	304
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara-Seregno	» 250	250
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 323	323,50
» »	» 2ª emiss.	» 312	312
» »	Centrale Toscana	» 529	531
» »	Meridionali	» 328	328,25
» »	Sarde, serie *A*	» 323	323
» »	» serie *B*	» 319	319
» »	» 1879	» 326	326,50
» »	Pontebba	» 485	485
» »	Nord-Milano	» 273	273
» »	Meridionali Austriache	» 286	286

PAGAMENTI

Società Italiana per il Gas (Torino) — Dal primo ottobre p. v. sarà pagato l'interesse del 1° settembre 1887 in lire 25 per azione. (Vedi avviso).

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni — Si prevengono i portatori delle obbligazioni del 4 1/2 per cento di detta Società che a partire dal 1° ottobre p. v. si effettuerà il pagamento della cedola n. 1 dell'interesse semestrale scaduto in quel giorno in lire 11,25 per ogni obbligazione.

Società Generale di Navigazione Italiana — A partire dal 30 settembre si effettuerà: In L. 15 per Obbligazione, il pagamento della Cedola n. 38 scadente in quel giorno: In lire 1000 per cadauna Obbligazione, il rimborso delle Obbligazioni della Serie L ultimamente estratta.

EMISSIONI

Società Italiana dei Cementi e delle Calci Idrauliche (Bergamo) — Il Consiglio d'amministrazione porta a notizia dei signori azionisti che, in relazione alle deliberazioni dell'assemblea generale del giorno 2 luglio 1887, ogni azionista possessore di 5 azioni avrà diritto di optare per ottenerne una sesta al tasso fissato dal consiglio di amministrazione nella seduta del 16 settembre 1887 di lire 300 per cadauna azione nuova.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione del Genio militare di Torino (28 settembre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di un fabbricato per Caserma di Palafrenieri in Torino. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 200.

Deputazione provinciale di Bergamo (30 settembre, ore 1 pom. definitivo) — Appalto delle opere di costruzione di un nuovo Manicomio da erigersi presso Bergamo nella località designata a sinistra della strada nazionale fra Borgo Palazzo e Daste. Importo complessivo L. 1.040,000. (Vedi n. 34 del *Monitore).*

R. Prefettura di Treviso (30 settembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del Piave dall'incontro della strada provinciale Callalta fino a Zenzon. Importo L. 55,152. Cauzione provv. L. 1500; cauz. definitiva il decimo.

Municipio di Roma (1° ottobre, ore 11 ant. 1ª asta). — Appalto per la fornitura di tubi in ghisa ed altri accessori occorrenti per la deviazione dell'acquedotto Vergine della via S. Sebastiano alla fontana di Trevi. Importo L. 155,000. Cauz. L. 15,500. Deposito per spese L. 2500. Fatali 19 ottobre, ore 11 antimeridiane.

Deputazione Provinciale di Ravenna (1 ottobre, ore 11 antimeridiane, fatali). — Appalto dei lavori di manutenzione della strada provinciale di Casola Valsenio per il quinquennio 1888-1892. Importo ridotto L. 13,259.85. (Vedi N. 37 del *Monitore*).

Id· id. (1 ottobre, ore 12 ant. fatali. Appalto dei lavori di manutenzione della strada provinciale Faentina (dalla Rugata a Faenza) e Prada per il quinquennio 1888-1892. Importo ridotto L. 9,193.85. (Vedi N. 35 e 37 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Torino (1 ottobre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per i ristauri di vario genere, e per la costruzione di una latrina nella Caserma Alessandro Lamarmora in Torino. Importo L. 8000. Cauzione L. 800. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 90.

Comune di Copparo (Ferrara) (1 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalti dei seguenti lavori :

1. Appalto della manutenzione a ghiaia delle strade Comunali pel triennio 1888-1890. Importo ridotto L. 61,980.84;

Lavori di costruzione di speciali Fabbricati Scolastici in Copparo, e nelle dipendenti Ville, Frazioni e Borgate. Importo ridotto L. 451,417.03;

Lavori di costruzione di un Ponte in Ferro sul Po di Volano fra Sabbioncello San Vittore (Copparo) e la Villa di Denore (Ferrara). Importo ridotto L. 46,050,15;

Lavori di costruzione di un Cimitero nella Villa di Gradizza Importo ridotto L. 4,835,29;

Lavori di costruzione di un Cimitero nella Villa di Ambrogio. Importo ridotto L. 7,378.76. (Vedi N. 33 e 36 del *Monitore).*

Direzione Costruzioni navali, 3° Dip. (Venezia) (3 ottobre, ore 12 merid. fatali) — Appalto degli oggetti di ferro fucinato, di ferraccio, di bronzo, di ottone, di rame o misti, greggi e lavorati, che saranno, volta per volta, domandati nel corso degli anni finanziari 1887-88 e 1888-89, dalla Direzione delle costruzioni navali del 3° dipartimento. Importo ridotto lire 196,800. (Vedi n. 33 e 36 del *Monitore).*

Direzione del Genio Militare di Messina (3 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto dei lavori vari da eseguirsi sui piani di Matiniti Inferiore e Iaracare (Costa Calabra dello stretto di Messina) presso Villa S. Giovanni. Importo L. 1,200,000. I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 360. Cauzione definitiva L. 120,000.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (4 ottobre, ore 10 ant., 1.a Asta. — Appalto del mantenimento della strada provinciale di Roma 1° Tratto 2. Tronco dal basolato di Aversa allo Spartimento (metri 8130). Importo annuo L. 16880. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva un'annata. Fatali 29 ottobre, ore 12 meridiane.

Municipio di Taranto (5 ottobre, ore 12 merid. fatali). — Appalto dei lavori in ordine al taglio del lato meridionale del palazzo Amati, alla sistemazione della strada in prolungamento della via Vittorio Emanuele ed allo adattamento dei rimanenti locali ad uso di scuole pubbliche in Taranto. Importo ridotto L. 53,700 (Vedi n. 36 del *Monitore*).

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cuneo (7 ottobre, ore 10 ant. 2ª asta per d'eserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione dal 1° luglio 1888 al 30 giugno 1897 del 1° tronco della strada nazionale n. 33, dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra la sua diramazione dalla provinciale Cuneo-Alba presso Fossano e l'uscita dal sobborgo della Luna della città di Ceva della lunghezza di metri 43,700.90, escluse le traverse degli abitati Trinità, Mondovì, S. Michele Mondovì e Lesegno della complessiva lunghezza di metri 2,232.70, per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di L. 37,480. (Vedi n. 34 del *Monitore*).

R. Prefettura di Rovigo (11 ottobre, ore 10 ant. unico e definitivo). Appalto dei lavori di urgente difesa frontale con materiali a nucleo lapideo e sasso sciolto in Froldo Carravieri a sinistra di Po in comune di Crespino. Importo L. 96,360; cauz. provv. L. 5000, cauz. def. il decimo. Deposito per spese lire 3000.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (11 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di nuova costruzione della strada provinciale N. 94 della Nazionale delle Calabrie sopra Caparzano per Sigliano Pedivigliano al Vallone Vadomale 3° tronco del fiume Bisirico a Pedivigliano (m. 3104.96). Importo L. 175,000. Cauzione provvisoria L. 8900,00. Cauzione definitiva il decimo. Fatali giorni 15.

Municipio di Albano Laziale (5 ottobre, ore 11 ant., 1.a Asta). — Appalto dei lavori di restauro di tutte le strade territoriali esterne. Importo L. 46,000. Cauzione provvisoria L. 1533.33. Deposito per spese L. 1000. Fatali 22 ottobre, ore 11 ant.

Id. id. (6 ottobre, ore 10 ant., 1.a Asta. — Appalto dei lavori di restauro e compimento del Campanile di questa Chiesa Parrocchiale, Importo L. 10,400. Cauzione L. 346,66. Deposito per spese L. 2500. Fatali 22 ottobre, ore 11 ant.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ravenna (11 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti al lavoro di escavazione dei canali animatori del porto Corsini, situati a sinistra del medesimo, per la presunta somma di lire 96,077.87, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto: I lavori compiuti in mesi 18. Cauzione provvisoria lire 4000. Cauzione definitiva il decimo.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera del ponte metallico sul fosso Pradella per conto della Provincia di Mantova.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Genova. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale escavazione dei porti, rade e spiaggie aperte delle provincie di Genova e Porto Maurizio dal 1887 al 1895 fu aggiudicato al signor Luerrolo Giuseppe di Genova col ribasso del 32.16 per cento, su lire 2,960,115.37, (Vedi n. 35 del *Monitore).*

R. Prefettura di Genova. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di una tettoia metallica con piano caricatore sul ponte detto «delle Mercanzie» nel porto di Genova, venne aggiudicato al signor Saldarini Carlo di G. B. per lire 35,413.55. (Vedi n. 29 del *Monitore).*

Municipio di Roma. — L'appalto per il rinnovamento del selciato in via Lungara, con modificazioni nel piano stradale è stato aggiudicato al sig. Angelo Leonardi per lire 25,050.

R. Prefettura di Cagliari. — L'appalto per la costruzione delle opere occorrenti per una stazione semaforica presso la torre di Cala Caterina a Capo Carbonara (Sardegna) fu aggiudicato al signor Barbera Carlo, a Cagliari, per lire 27,800.

Direzione del Genio militare di Novara. — L'appalto dei lavori di rivestimento delle scarpe, sistemazione e regolarizzazione degli scoli della nuova piazza d'armi fu aggiudicato al sig. Ferrario Luigi per lire 6,234.40.

R. Prefettura di Sassari. — L'appalto per la costruzione delle opere occorrenti ad una stazione semoforica presso Torre Capo Testa (Sardegna) fu aggiudicato al signor Cugarra Salvatore, a Sassari, per lire 32,702.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

25ª Decade — Dal 1° al 10 settembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	1.365.626 69	54.250 25	306,608 57	1.229.185 92	29.532 35	2.985.203 78	3.930 00	750 05
1886	1.047.527 95	37.461 85	246 653 64	1.089.815 19	25.740 11	2.417 228 71	3.980 00	614 88
Differenze nel 1887	+ 318.098 74	+ 16 788 40	+ 59.954 93	+ 139.319 73	+ 3.792 24	+ 537.975 04	»	+ 135 17
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	25.001.823 81	1.181.432 79	7 274.282 20	30.054.397 07	845.059 81	64.359.995 68	3.980 00	16.170 85
1886	21.605.502 38	1.004.804 05	6.658 060 99	28.729 784 19	804.215 54	58.802.367 15	3.980 00	14.774 43
Differenze nel 1887	+ 3.399 321 43	+ 176.628 74	+ 616.221 21	+ 1.324.612 88	+ 40.844 27	+ 5.557.628 53	»	+ 1,396 39

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	51.618 45	1,196 65	8.067 55	38.863 10	2.154 15	101.899 90	805 00	126 58
1886	34.200 75	1.160 50	3.182 50	16.950 30	375 90	55 869 95	586 40	95 28
Differenze nel 1887	+ 17.417 70	+ 36 15	+ 4.885 05	+ 21.912 80	+ 1.778 25	+ 46.029 95	+ 218 60	+ 31 30
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	940.243 71	21.992 48	105,186 98	782.447 39	25 669 95	1 875.540 51	731 58	2 553 21
1886	567.224 54	11.683 73	44.341 59	277.330 78	16 304 25	916.884 89	481 51	1.892 40
Differenze nel 1887	+ 373.019 17	+ 10.308 75	+ 60.845 39	+ 505.116 61	+ 9.365 70	+ 958.655 62	+ 250 07	+ 660 81

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	3.820 65	2.832 30	+ 987 85	57.095 05	52.580 40	+ 4.514 65
Merci	575 35	697 60	— 122 25	16.975 12	12.478 60	+ 4 196 52
Introiti diversi	94 70	86 40	+ 8 30	2.777 25	838 96	+ 1.938 29
Totali	4.490 70	3 616 80	+ 873 90	76.847 42	65.897 96	+ 10.949 46

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

Anno XX. Sabato, 1° Ottobre 1887 Num. 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

Congresso Internazionale Ferroviario

Sabato scorso, 24 settembre, si chiudeva a Milano il Congresso internazionale ferroviario. In tale occasione il presidente del Congresso, senatore Brioschi, pronunziava il seguente discorso:

Signori,

S. E il nostro Ministro dei lavori pubblici nello splendido discorso d'apertura di questa seconda Sessione del Congresso internazionale delle ferrovie, pronunciava alcune parole che io chiedo il permesso di ripetere testualmente perchè esse dànno una forma cortese all'intimo mio pensiero, e probabilmente rispondono pure al pensiero segreto di altri colleghi.

« Voi non avrete forse la pretesa di risolvere subito « tutte le questioni inscritte nel programma. Voi avete « troppa esperienza e troppo spirito per credere un solo « istante che si possa in così breve tempo arrivare a so« luzioni pratiche, le vere e le sole che il Congresso cer« tamente si proponga di raggiungere, malgrado il vostro « zelo e la vostra singolare attitudine. Ma allorchè un « così vasto campo di studi si trova aperto innanzi ad « intelligenze così elette, non v'ha dubbio che presto o « tardi voi arriverete, coll'aiuto di studi individuali e seri, « a dare al mondo, che le sta attendendo, le più pratiche « ed utili soluzioni ».

Il Ministro ci pose così un primo problema da risolvere. Voi sapete, o signori, che il numero delle questioni proposte alla prima Sessione, tenutasi a Bruxelles, era di 12 e che questo numero si aumentò in questa sessione e salì a ventinove, non tenendo calcolo della trentesima che riguarda il nostro regolamento. Orbene non sarebbe forse a desiderarsi che si ritornasse nei limiti del primo Congresso anzichè continuare nell'estensione data al programma del secondo? Consultiamo anzitutto l'esperienza fatta per quanto essa non abbia che un valore relativo a causa della sua brevità.

Le sezioni, è duopo rendere loro questa giustizia, hanno lavorato molto, e voi senza dubbio, sarete meco d'accordo per votare ai presidenti di esse ed ai segretari relatori i ringraziamenti che sono loro dovuti. Ma se, grazie a tanta sollecitudine, poche sono le questioni che rimasero insolute, può darsi altresì che alcune delle risoluzioni ottenute avrebbero acquistato un maggior valore pratico quando non avesse fatto difetto il tempo per uno studio più profondo. Noi possiamo però cionullameno affermare che questa Sessione del Congresso ha dato delle pratiche conclusioni riguardo all'uso delle traverse metalliche ed all'impiego dell'acciaio nei ponti metallici, alle migliorie nella costruzione delle locomotive, ed all'ingrasso e scaldamento dei treni.

Le questioni d'esercizio in relazione col movimento delle mercanzie, col controllo dei viaggiatori ed altre ancora condussero a concludenti risultanze. Ma le più vive discussioni furono sollevate dalle questioni speciali che riflettono le ferrovie secondarie. Se ben compresi, tali discussioni sono piuttosto il risultato d'antiche lotte anzichè quello di attuali concorrenze. Queste lotte però vanno man mano calmandosi e non hanno forse che il difetto d'essersi troppo prolungate. Molte grandi Compagnie pensarono che, mediante l'esercizio economico applicato su alcune linee delle loro reti, era possibile fare armonizzare gl'interessi delle popolazioni con quelli delle Compagnie. Ora io non dirò che una sola parola sui lavori della quarta sezione. Le questioni ch'essa si era proposto di trattare sono tutte di natura delicatissima e non era perciò lecito attenderne precise conclusioni; ma vi è però un risultato notevole a segnalare ed è la conoscenza che ognuno di noi potè prendere delle organizzazioni diverse che, nei vari paesi, hanno istituzioni create per uno stesso scopo.

La riduzione del numero delle questioni ha, agli occhi miei, un vantaggio grandissimo. Tutte le questioni sottoposte al Congresso rivestono uno speciale carattere, e sono dirette a far conoscere e constatare un certo numero di fatti, ed a raccogliere e precisare certi dati che sono frutto dell'esperienza. Si può giungere a questo risultato, ma è perciò assolutamente necessario l'aiuto e la buona volontà delle grandi Compagnie ferroviarie che sole sono depositarie d'una continuata serie d'esperimenti che senza posa

si rinnovano. Ma è pur chiaro che le Compagnie non possono costituire uffici d'informazioni appositi; tutt'al più esse possono dimostrare il desiderio di contribuire alla preparazione del Congresso invitando un certo numero dei loro impiegati più intelligenti e zelanti ad incaricarsi di tal lavoro. Le risposte (e quanti fra voi hanno la pratica di tal genere d'inchieste saranno del mio parere) arriveranno alla Commissione internazionale ed ai suoi relatori tanto più precise, concludenti e pratiche, quanto meno ne sarà esagerato il numero e quanto più scelte saranno state le domande.

Alcuni fra i nostri colleghi ebbero pure la cortesia di farmi conoscere un giusto desiderio. Essi credono con me che le pubblicazioni avvenute dopo la Sessione di Bruxelles sono di gran valore, e noi dobbiamo essere molto riconoscenti alla Commissione internazionale che ne ebbe la felice ispirazione. Ma precisamente perchè tali pubblicazioni rappresentano fedelmente la fotografia del Congresso, mi si passi la frase, è evidente che sono necessarii alcuni mesi prima ch'esse possano essere spedite ai membri del Congresso. Orbene questi colleghi devono presentare delle relazioni ai Governi ed alle Compagnie che li delegarono al Congresso. Io credo perciò che si potrebbe fra otto o dieci giorni cominciare una limitata pubblicazione nella quale siano comprese tutte le conclusioni adottate nelle nostre sedute generali. A questo scopo già diedi le necessarie disposizioni, e posso assicurare i colleghi che riceveranno, entro il mese di ottobre prossimo, questa prima pubblicazione.

Signori,

Ho creduto fosse mio dovere, riassumendo il lavoro da noi fatto negli scorsi giorni, di presentarvi questa breve critica del passato alla quale feci adesione, ma la di cui iniziativa, come già ebbi l'onore di dirvi, è dovuta a buon numero de' nostri colleghi.

Se osai questa critica formulare voi dovete ricercarne la ragione nel mio gran desiderio che l'utilità dei Congressi ferroviari sia semprepiù riconosciuta dai Governi e dalle Compagnie private, e che da parte nostra nulla sia mancato per dar loro il carattere d'una stabile istituzione.

Due eminenti ingegneri francesi, i signori Brame e Worms di Rumilly, nella loro importante relazione sulla prima Sessione del Congresso, così conchiudono: « Le basi « d'una Associazione destinata a sviluppare i progressi « dell'industria dei trasporti per ferrovia furono posate, « e si ha diritto di sperare che, grazie ad essa, grandi « migliorie saranno realizzate in un prossimo avvenire ».

Io altro non so fare, signori, se non che dare la mia più completa approvazione a quanto scrissero i nostri colleghi, poichè tale conclusione ne comprende un'altra che non sfuggì ai due egregi relatori da me nominati. Siccome l'atavismo ha tanta potenza sulla razza umana, non bisogna mai dimenticare gli antenati, tanto più che noi abbiamo la fortuna di vederli fra noi. Non dimentichiamo perciò che dobbiamo attribuire l'iniziativa ed il successo dell'opera nostra, alla quale ci sentiamo vincolati, al Belgio ed al suo Governo, all'istituzione della Commissione organizzatrice del primo Congresso presieduta dal nostro collega sig. Fassiaux, composta dei signori Belpaire, De Bruyn, Fairbairn, Griolet, Van Kerkwych, e dei signori De Laveleye, segretario generale, Kesteloot e Stoleman segretari.

Permettetemi finalmente di esprimervi la mia viva riconoscenza per avermi onorato offrendomi la presidenza, e più ancora per avermi circondato della vostra benevolenza per tutto il tempo che durò il Congresso. *(Vivi e prolungati applausi).*

Il senatore Brioschi nel suo discorso accennò alla prossima pubblicazione delle conclusioni dal Congresso adottate, e noi ci siamo posti in grado di riportarle sul *Monitore* appena che verranno alla luce.

LINEA GENOVA-ACQUI-ASTI

(Continuazione e fine).

PARTE IV. NIZZA MONFERRATO-ASTI.

Anche nel tronco Nizza-Asti, le condizioni del terreno ed il soddisfacimento degli interessi locali offrirebbero diversi tracciati; ne vennero completamente studiati e rassegnati per la scelta in sede superiore due ben distinti e fra tutti preferibili, denominati *tracciato per Agliano*, e tracciato per *Mombercelli.*

a) Il tracciato per Agliano dopo la stazione di Nizza-Monferrato, risale la valle del Rio Nizza, e percorrendo successivamente le valli Pragrasso, Malizzo, del Rio Tiglione, Valmontasca e Valbocchetto, sbocca presso la Cascina Torasso nella valle del Tanaro, attraversa questo fiume con un importante ponte in ferro a tre luci, ed entra finalmente nella stazione d'Asti.

Le stazioni intermedie sono Agliano-Castelnuovo Calcea, Montegrosso, Mongardino e S. Marzanotto; la lunghezza del tronco è di m. 22,033.00, la pendenza massima del 13,00 per mille, e la spesa preventivata per la costruzione di 5,822,500 lire.

b) Il tracciato per Mombercelli dopo la stazione di Nizza si dirige verso il colle della cascina Cremosina che attraversa con breve galleria; ed in seguito per le valli Sernella, Bonina, Tiglione, Pozzuolo e S. Bartolomeo, si ricongiunge al *tracciato per Agliano* presso il ponte sul Tanaro.

Le stazioni intermedie fra Nizza ed Asti sono stabilite a Mombercelli, Montaldo Scarampi, Montegrosso-Vigliano e Montemarzo d'Asti. La lunghezza del tracciato risulta di oltre un chilometro minore che per Agliano, ma la spesa di costruzione è preventivata di oltre due milioni in più. La pendenza massima per mille è di m. 12,40.

Oltre i due tracciati principali dianzi accennati, vennero pure eseguiti studi sommari per due varianti, una detta della Madonna di Mongardino che avvicinerebbe all'abitato di questo nome il tracciato per Agliano, l'altra che allaccerebbe i due tracciati per Agliano e per Mombercelli allo scopo di soddisfare quanto è possibile agli interessi locali delle due zone. I risultati ottenuti con questi studi non sono però tali da consigliarne l'adozione, e si ritiene quindi che gli uffici competenti del R. Governo sceglieranno per la costruzione uno dei due tracciati principali, che il sig. ing. Giambastiani ha presentati con progetti particolareggiati e completi.

È possibile che speciali ragioni di interessi locali consiglino l'adozione del *tracciato per Mombercelli*, che ha pure il vantaggio di accorciare alquanto la lunghezza del percorso, ma il *tracciato per Agliano* ha indubbiamente in suo appoggio il maggior numero di centri abitati ai quali serve, la maggior facilità di esecuzione dei lavori con una notevole diminuzione della lunghezza di galleria, ed una sensibile differenza in meno nelle spese di costruzione.

I progetti di tutti i tronchi e tracciati che abbiamo brevemente descritti, sono stati sottoposti alla superiore approvazione completi in ogni loro parte, coi tipi di tutte le opere d'arte, ponti, viadotti, fronti di gallerie e simili,

di tutti i fabbricati, delle opere di difesa, consolidamento e sostegno, dell'armamento e dei meccanismi fissi, col corredo di tutti i conti preventivi particolareggiati della spesa da incontrarsi, e dei capitolati e tariffe dei prezzi unitari per l'appalto dei lavori.

Anche le difficoltà di esecuzione e la stabilità della linea furono con cura studiate dal punto di vista della costituzione geologica e litologica dei terreni attraversati. I risultati di questi studi emergono da una carta litologica annessa ai progetti, dalla quale si può con fondamento presumere che la perforazione delle gallerie, gli sterri, le fondazioni, e le opere di consolidamento e sostegno non presenteranno difficoltà eccezionali e straordinarie, e che la linea si troverà in buone condizioni di stabilità per la sua conservazione avvenire.

Da ultimo vennero anche istituiti studi teorici e di confronto sulla *potenzialità* della nuova linea e sulla ricerca della *pendenza utile* in relazione all'esercizio.

Lo stato attuale di tali questioni, la deficienza di dati pratici sufficientemente estesi ed attendibili hanno impedito all'ing. Giambastiani di sviluppare più ampiamente questa parte dei suoi studi, che egli ha fatto bene riconoscendo la loro importanza grandissima nello stabilire i criteri direttivi per la scelta del tracciato, e per la compilazione del progetto d'una nuova linea.

Esaurito così il nostro cómpito, di dare un concetto sufficientemente esatto degli studi fatti dall'egregio signor comm. ing. Giambastiani e dei progetti, che egli ha compilato, per l'importante linea Genova-Acqui-Asti, di cui il Parlamento ha, con recente voto, sancita definitivamente la prossima costruzione, crediamo che la miglior chiusa di questi cenni, sia il riportare qui le ragionate e complete conclusioni che lo stesso sig. ing. Giambastiani fa seguire alla sua Relazione sulla nuova linea. Ci permetteremo solo di rivolgere all'egregio ingegnere ed ai suoi collaboratori le nostre vivissime congratulazioni per il lavoro compiuto, augurando che fra breve la superiore sanzione dei progetti presentati venga a giustamente rimeritare le loro fatiche.

« 1. La adozione della pendenza massima e del minimo raggio nelle curve fu oggetto di studii accuratissimi e quelli adottati sembrano i più convenienti sotto il punto di vista di un buon esercizio, compatibilmente con le spese di costruzione. Infatti una maggiore diminuzione delle pendenze ed un aumento nel raggio delle curve avrebbe condotto a maggiori e gravi spese di costruzioni; come un aumento delle prime ed una diminuzione dei secondi avrebbe reso la linea di una potenzialità più limitata e tale da non giustificare la grave spesa che occorre per costruirla nè l'aspettativa dello sviluppo sulla medesima di un traffico e quindi di un movimento ragguardevole.

« 2. Il terreno tanto sotto l'aspetto topografico come sotto quello litologico fu accuratissimamente studiato in guisa da non temere le ingrate sorprese che qualchevolta si verificarono

« 3. Gli studi sono completi non solo pel tracciato principale ma anche per tutte le varianti in guisa che i corpi consulenti hanno tutti i dati desiderabili per la scelta del tracciato più utile all'interesse generale dello Stato ed a quello delle popolazioni che di questa linea dovranno precipuamente servirsi.

« 4. I preventivi di costo furono coscienziosamente e diligentemente compilati. Ma qui è d'uopo avvertire che i medesimi furono basati sopra i dati seguenti:

a) durata dei lavori anni 4;

b) esclusione assoluta della pietra da taglio e dei paramenti, fatta eccezione e soltanto per la prima, ai coronamenti delle opere d'arte maggiori e dei pulvini per i ponti metallici;

c) gallerie tutte, come la intera linea, ad un solo binario;

d) pagamenti mensili alle Imprese costruttrici;

e) pagamento del personale di costruzione e di sorveglianza escluso dai preventivi perchè fa carico in apposito capitolo del bilancio dello Stato.

« Tenute ferme le su espresse condizioni facendo piccoli appalti per evitare le grandi Ditte inspirate quasi esclusivamente da banchieri e da avvocati e tenendo fermo su i lavori progettati, senza dar ascolto alle domande qualche volta ingiustificate, sempre eccessive delle Comunità ed Enti morali influenti, è quasi certo che la spesa si manterrà nei limiti della cifra che insieme agli altri dati viene esposta. »

Le Strade Ferrate Straniere

FERROVIE GERMANICHE

La storia delle ferrovie tedesche si può dividere in due distinti periodi: l'uno anteriore alla costituzione dell'Impero, l'altro posteriore al 1871.

Nel primo periodo il Governo, pur mostrando di tendere all'esercizio di Stato, incoraggiò sempre l'iniziativa privata; nel secondo converse invece tutte le proprie forze allo scopo di farsi padrone assoluto dell'azienda ferroviaria, cercando di riscattare tutte le linee private.

L'esercizio delle prime strade ferrate in Prussia fu regolato dalla legge del 3 maggio 1838, secondo la quale potevano essere fatte concessioni a Società private con una determinata garanzia d'interesse.

Essendosi le Camere nel 1849 pronunciate favorevolmente all'esercizio di Stato, il Governo ne approfittò per costruire ed esercitare diverse linee, per modo che nel 1853 su 3508 chilometri, quale era lo sviluppo della rete prussiana, 2426 erano esercitate dal Governo.

Avendo però le Camere stesse nell'anno 1857, e in seguito nel 1859, negato al Governo i fondi pel riscatto di alcune linee private e per la costruzione da parte dello Stato di nuove linee, sorsero varie Società, le quali in forza della legge del 1838, divennero concessionarie di alcune linee intercalate nella Rete governativa.

Di guisa che nel 1870 la Prussia aveva 9786 chilometri di ferrovie, dei quali 4931 esercitati dallo Stato e 4855 esercitati da Società private.

In Sassonia e in Baviera la maggior parte delle ferrovie furono costrutte dallo Stato, il quale le esercitò direttamente; pochissime quelle affidate all'industria privata.

Nel Wurtemberg e nel Baden tutte le ferrovie nel 1870 erano governative.

Lo sviluppo delle reti nei vari Stati suindicati appare dal seguente prospetto, che si riferisce al 1870.

STATO	Ferrovie esercitate dallo Stato	Ferrovie esercitate dai privati	TOTALE
	Chilom.	Chilom.	Chilom.
Prussia	4,931	4,855	9,786
Sassonia	775	235	1,010
Baviera	1,745	908	2,653
Wurtemberg	946	7	953
Baden	796	—	796

Dopo la costituzione dell'Impero Germanico tutti gli atti di Bismarck furono sempre intesi non solo a far esercitare dai singoli Governi le linee poste nei diversi Stati dell'Impero, ma a porre tutto quanto l'esercizio alla immediata dipendenza di un ufficio imperiale residente a Berlino, sostituendo così all'azione dei singoli Governi quella del Governo imperiale.

Già nella Costituzione dell'Impero (16 aprile 1871) il principe di Bismarck faceva inserire importanti articoli relativi all'esercizio ferroviario, insistendo sulla necessità che il Governo potesse in ogni eventualità essere padrone di tutti i mezzi di trasporto nell'interesse e per la difesa del paese. A tal fine, e per iniziativa dell'Autorità militare, venne creata la categoria delle *Ferrovie dell'Impero*, allo scopo di avere tutte le linee strategiche alla dipendenza unica e diretta del Governo.

Le prime linee inscritte in tale categoria furono quelle dell'Alsazia e della Lorena, staccate dalle ferrovie francesi e cedute col trattato di Francoforte.

Per tali ferrovie e per tutte quelle dell'*Impero*, con la legge del 27 giugno 1873, fu creato l'*Ufficio imperiale delle ferrovie*, posto alla immediata dipendenza del Cancelliere, col mandato di sorvegliare e controllare l'esercizio ferroviario fatto sia dai Governi nei vari Stati confederati, sia dalle Società, e di esercitare direttamente le *Ferrovie dell'Impero*.

L'Istituzione dell'Ufficio imperiale delle ferrovie è stato il primo sintomo col quale il Cancelliere ha mostrato di voler avere una ingerenza nell'esercizio ferroviario dei vari Stati confederati.

Bismarck aveva in animo, costituendo le ferrovie dell'Impero, di ridurre nelle sue mani questo importante mezzo di prosperità, onde consolidare il giovine Impero a detrimento degli Stati confederati.

Perseverando nel suo concetto, il Cancelliere nel marzo del 1874 elaborava un progetto di legge regolante i diritti dell'Impero sulle ferrovie, specialmente rapporto alle tariffe, che egli voleva intimamente collegate colle tasse doganali.

L'insuccesso delle negoziazioni fatte per ottenere l'unificazione delle tariffe, e l'attitudine ostile degli Stati confederati obbligarono Bismarck ad esporre le idee sue in fatto di esercizio ferroviario. E il Cancelliere si dichiarò apertamente partigiano assoluto delle *Ferrovie dell'Impero*.

Gli Stati confederati si opposero alle idee di Bismarck, non volendo in nessuna guisa acconsentire che le ferrovie divenissero proprietà dell'Impero e venissero tutte quante esercitate dal nuovo ufficio istituito presso la Cancelleria a Berlino.

Nella seduta del 25 febbraio 1876, venuta in discussione la questione ferroviaria, il Ministero bavarese fece alla Camera dei deputati la seguente dichiarazione: « Il « Governo bavarese salvaguarderà il suo diritto costitu- « zionale sulle ferrovie della Baviera; esso non pensa ad « alcuna cessione delle sue ferrovie all'Impero germanico, « inoltre si opporrà, e con tutti i mezzi che la Costitu- « zione dell'Impero mette a sua disposizione, alla cen- « tralizzazione nelle mani dell'Impero tedesco delle fer- « rovie situate fuori della Baviera. »

Alla Camera wurtemberghese il Ministero fece una dichiarazione analoga che avrebbe votato contro l'acquisto delle ferrovie da parte dell'Impero.

La Camera votò la seguente risoluzione: « Il rimedio « alle difficoltà ed agli inconvenienti della situazione at- « tuale delle ferrovie in Germania si trova non nell'acquisto « da parte dell'Impero della rete ferroviaria, ma nella « promulgazione, conformemente alla Costituzione dell'Im- « pero, di una legge imperiale delle ferrovie. Il Governo « dovrà rifiutare il suo voto a qualsiasi progetto di tale « acquisto, e opporsi in particolare alla cessione della « proprietà o dell'esercizio delle ferrovie wurtemberghesi « all'Impero tedesco. » Simile risoluzione venne votata anche dalle Camere sassoni.

La questione ferroviaria nel 1876 si presentava adunque gravissima, non per considerazioni tecniche ed economiche, ma unicamente per considerazioni politiche.

Il programma del Cancelliere dell'Impero si componeva di due parti:

1ª Acquisto da parte dell'Impero di tutte le ferrovie dei diversi Stati;

2ª Acquisto delle ferrovie private prussiane.

La prima parte non gli riuscì di attuarla per la opposizione dei diversi Stati confederati a cedere le ferrovie all'Impero.

Ottenne soltanto di veder approvato il 20 maggio 1876 dalle Camere prussiane un proprio disegno di legge col quale si autorizzava il Governo a trattare per la vendita delle ferrovie prussiane all'Impero.

La legge relativa venne promulgata il 4 giugno 1876.

Ma in seguito dubitando, dopo i voti dei singoli Stati, che il Consiglio federale avesse a respingere detta legge, non la presentò, dichiarando che aveva bisogno di studiare maggiormente il problema ferroviario e che non voleva far prendere al Consiglio una decisione precipitata.

Si accinse però ad attuare la seconda parte del suo programma, e dopo lunga discussione nella quale il Cancelliere espose la necessità del riscatto delle ferrovie prussiane private per considerazioni militari, e in vista della situazione finanziaria in cui versavano parecchie Società, le Camere il 17 dicembre 1879 approvarono il disegno di legge di riscatto delle ferrovie private.

Alcune linee vennero riscattate mediante il pagamento delle somme spese nella loro costruzione, per altre lo Stato si fece cedere a perpetuità l'esercizio.

Dopo il 1879 nessuna altra legge importante venne

votata in Prussia intorno al modo d'esercizio delle ferrovie.

Negli altri Stati il Governo continuò, come avanti il 1870, ad esercitare le ferrovie.

Di guisa che nel 1885 in Germania si avevano:

Ferrovie di Stato esercitate dallo Stato . .	Ch.	32.235
Ferrovie private esercitate dallo Stato . .	»	466
Ferrovie private esercitate dai privati . .	»	4,081
Totale Chilometri		36,782

FERROVIA DEL GOTTARDO

Quindicesimo Rapporto *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuaz. v. n. 37)

E. Risultati Finanziari.

Come risulta dal *conto d'esercizio* annesso alla presente relazione, *gl'introiti d'esercizio* per il 1886 si presentano nel modo seguente:

a) introiti su trasporti in ferrovia	L.	9,821,475.15
b) introiti diversi	»	347,838.18
Totale	L.	10,169,313.33
Le *spese d'esercizio* sommano a . .	»	5,291.393.02
Eccedenza degl'introiti sulle spese .	L.	4,877,920.31

Da aggiungersi secondo il *conto profitti e perdite*:

l'attivo ordinario del 1885 L. 202,022.68 dedotte le diminuzioni sull'attivo ulteriormente consentite » 4,870.36	»	197,152.32
attivo straordinario del 1885	»	276,429.19
prodotto dei capitali disponibili compresi gl'interessi dei fondi di rinnovamento e riserva	»	729,068.49
prelevamento sui fondi di rinnovamento, dedotto il valore del materiale vecchio	»	306,875.64
Totale	L.	6,387,445.95

L'impiego fatto di questa somma è il seguente:

provvigioni (per pagamento di titoli e *coupons*)	L.	18,915.88
servizio dei prestiti . .	»	3,798,993.04
ammortamento dei capitali	»	130,000.00
versamento fondo costruz.	»	288,546.58
versamento fondi speciali, compresi gl'interessi . .	»	838,423.00
scopi diversi	»	5.789.99 » 5,080,659.49

rimangono a disposizione degli azionisti L. 1,306,786.46

Aggiungeremo a queste diverse rubriche qualche osservazione:

Il confronto degl'*introiti diversi* d'esercizio (senza l'interesse dei capitali) con quelli del 1885, di cui ecco le cifre:

	1885	**1886**
affitti	L. 340,115.04	L. 328,508.73
prodotti di servizi ausiliari	» 14,750.02	» 16,413.64
altri introiti	» 2,610.05	» 2,915.81
	L. 357,475.11	L. 347,838 81

La meno-valuta di L. 11.606.31 sugli *affitti* riflette la qui unita sotto-rubrica: stazioni e sezioni di linee . . . . L. 50,405.25

Riporto L. 50,405.25

Da riportarsi L. 50,405·25

per contro esiste una più-valuta sugli affitti del materiale mobile (affitto di materiale) in seguito ad un più razionale impiego del medesimo . . . . L. 37,061.55

oggetti d'ogni specie . . . . » 1,737.39

L. 38,798.94

Differenza come sopra L. 11,606.31

La più-valuta dei «servizi ausiliari» è da imputarsi al conto per economato e magazzeno stampati.

Le *spese d'esercizio* sono superiori di L. 231,171.36 a quelle del 1885. L'eccedenza riflette:

l'amministrazione generale per . . .	L.	8,278.53
la manutenzione e sorveglianza della linea	»	267,189.95
la spedizione ed il movimento per . .	»	14,235.96
la trazione	»	16.996.19
	L.	306,700.63
da cui devono dedursi: spese in meno sulla rubrica spese diverse	»	75,529.27
Totale	L.	231,171.36

Quest'aumento di spese è in parte compensato da un aumento di prelevamento sui fondi di rinnovamento della linea e del materiale d'esercizio, tale prelevamento essendo, per il 1886 superiore di L. 200,142.96 a quello del 1885.

Il *conto profitti e perdite* da un introito di L. 729,068.49 che rappresenta il *prodotto di capitali disponibili*.

Questa somma va così suddivisa:

prodotto dei capitali d'esercizio . . .	L.	37,737.93
» dei capitali disponibili per costruzioni	»	589,210.56
» dei capitali riservati ai fondi di rinnovamento e riserva	»	105,120.00

Alle *somme prelevate sui fondi speciali*, il fondo di rinnovamento partecipa in virtù degli Statuti:

al rifacimento della linea per	L.	394,415.63
al rinnovamento del materiale d'esercizio	»	23,663.66
In tutto per	L.	418,079.29

Non si fece alcun prelevamento sul fondo di riserva per casi straordinari.

Circa le *spese* del conto profitti e perdite, faremo osservare quanto segue:

Il *servizio del capitale-obbligazioni* al 5 e rispettivamente al 4 0[0, richiese una somma di L. 3,798,993.04, dedotta la quota sborsata dal Consorzio in virtù della convenzione per la conversione dei prestiti, quota che ammontò a 0,434 0[0 delle obbligazioni 5 0[0 tuttora in circolazione, e quindi a L. 135,021.55.

La somma di L. 130,000 per *ammortamento di capitali* è conforme alla convenzione stipulata fra le autorità federali riguardo alla determinazione del conto costruzioni del quale abbiamo riportato il testo nella nostra relazione del 1884.

In conformità d'una decisione del Consiglio federale, L. 288,546.58 sono state devolute al fondo di costruzione. Tale somma rappresenta il terzo del prodotto (L. 589,210.56) dei capitali disponibili per costruzioni, aumentata degl'interessi delle anticipazioni a L. Favre riportati dal conto del 1885 a quello del 1886.

I *versamenti ai fondi speciali* salgono a L. 838,423, e vanno così suddivisi:

al fondo di rinnovamento, interessi compresi L. 723,703.00
al fondo di riserva, interessi compresi . . » 114,720.00

Fatta deduzione degli ammontari necessari per spese d'esercizio, servizio dei prestiti, ammortamento e diminuzione sull'attivo a norma delle prescrizioni, dotazione del fondo di rinnovamento e del fondo di riserva, rimane un prodotto netto disponibile di L. 1,306,786.46.

Noi vi proponiamo di erogare, da questa somma, lire 1,190,000 alla distribuzione di un dividendo del 3 1/2 0/0 e di riportare L. 116,786.46 all'attivo del 1° gennaio 1887.

Dopo la chiusura dei conti e del bilancio del 1886, il Dipartimento per le ferrovie contestò 21 articoli di spese che figurano nel conto costruzioni per la somma totale di lire 22,071.84, nonchè un'altra di lire 4,883, e ne chiese il passaggio al conto d'esercizio. La maggior parte di tali articoli rendendo discutibile la questione per sapere se è duopo considerare tali spese come un aumento ad un miglioramento essenziale delle costruzioni esistenti, noi proponiamo di non opporsi al loro trasferimento dal conto costruzioni a quello d'esercizio, salvo però per quel che riguarda l'articolo contestato di L. 4883, per materiali statistici che abbiamo dovuto rimettere alle autorità federali, siccome annessi alla relazione finale sulla costruzione della ferrovia del Gottardo, costituenti una spesa inerente alla costruzione.

Delle L. 22,071.84 contestate dal Dipartimento per le ferrovie, L. 5958.06 rientrano ugualmente nel conto comune della stazione di Chiasso, cosicchè nel 1877 al conto profitti e perdite saranno addebitate lire 16,113.78.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ieri, 30 settembre, si riunirono nelle ore antim. il Comitato e nelle pomeridiane il Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo.

A quest'ultima seduta erano presenti diciannove consiglieri, oltre i sindaci e il direttore generale. Presiedeva il presidente conte Belinzaghi.

Il direttore generale diede innanzi tutto alcuni ragguagli sui lavori del Congresso ferroviario internazionale, testè chiusosi, constatando l'utilità di questi convegni e la soddisfazione dimostrata dai congressisti esteri per le accoglienze trovate in Italia.

Informò poi il Consiglio di un provvedimento preso per assicurare al corpo degli Ispettori del servizio Movimento e Traffico un elemento giovane, fornito di energia e coltura tali da poter corrispondere in ogni evento alle cresciute esigenze del servizio stesso, dovendosi aumentare il numero degli Ispettori nel primo compartimento, la Direzione generale ravvisò opportuno di scegliere alcuni fra gli ingegneri dei servizi tecnici per passarli, in qualità di sotto-ispettori, al Movimento e Traffico. Avvertì però che con questo non si intende di precludere l'adito alla carriera superiore a quei capi-stazione che fossero riconosciuti meritevoli di entrarvi, e che potranno sempre conseguire la promozione ad ispettore, ma soltanto di allargare la cerchia del personale da cui gli ispettori sono tolti, facendovi entrare giovani distinti per ingegno ed attività.

Al Consiglio venne pure comunicato il progetto di regolamento pel servizio nelle stazioni, che dovrà andar quanto prima in vigore, raccogliendo e unificando così le norme finora diverse sulle varie linee di cui si compone la rete e sparse in buon numero di regolamenti, ordini di servizio, circolari, ecc.

Del pari fu sottoposto al Consiglio, che ne prese atto, il bilancio della Cassa Pensioni ex-Romane per l'anno 1886, il quale si compendia nelle cifre seguenti:

Prodotti	L.	980,816.50
Spese	»	360,549.35
Avanzo sull'esercizio	L.	609,267.15
Fondo pensioni al 31 dicembre 1885	»	7,309,405.36
Attivo netto al 31 dicembre 1886	»	7,929,672.51

Si procedette infine all'approvazione dei contratti e provvedimenti relativi al personale, e fu stabilita una riunione speciale verso la metà del corrente ottobre per discutere il bilancio dell'esercizio 1886-87.

La Commissione per la consegna delle linee componenti la Rete Mediterranea ha compiuto il 6° periodo delle sue visite dal 9 al 16 dello scorso mese, percorrendo le linee: Alessandria-Piacenza, Tortona-Novi, Stradella-Vercelli, Valenza-Vercelli, Torreberetti-Pavia, Alessandria-Acqui, Cantalupo-Cavallermaggiore, Bra-Carmagnola, Saluzzo-Airasca, Asti-Mortara, Milano-Chiasso, le quali hanno in complesso uno sviluppo di quasi 600 chilometri.

Non rimangono così più che all'incirca 1000 chilometri di linee da visitare. Sappiamo che una metà circa di detta estesa sarà dalla Commissione percorsa nell'ultima decade del corrente mese, proponendosi essa, in tale periodo, di compiere la visita delle importantissime linee: Torino-Genova-Ventimiglia e Savona-Acqui-Bra.

I lavori di revisione e copia dei quadri di constatazione delle linee già visitate procedono nell'Ufficio della Commissione colla massima attività, e già può dirsi siano in pronto per quasi una metà della Rete.

Martedì, 27 settembre scorso, ha avuto luogo la visita di ricognizione per l'apertura al pubblico servizio del tronco Cuneo-Roccadebaldi, prima parte della nuova linea Cuneo-Mondovì.

Intervennero alla visita per il R. Ispettorato generale delle strade ferrate il sig. cav. ing. Crosa; per la Società del Mediterraneo, che assumerà l'esercizio della nuova linea, i signori comm. Bachelet, commendatore Stanzani, cav. ing. Pennachio, cav. ingegnere Toppia, cav. Rossi, cav. Rinoldi; per la Direzione tecnica governativa della linea l'ing. direttore cav. Villa, ed i rappresentanti delle Imprese Penna Giuseppe e Bona Giovanni costruttrici della linea.

Il tronco Cuneo-Roccadebaldi ha la lunghezza di 20 chilometri, e comprende le stazioni e fermate seguenti: Fermata di Civalleri-Canale — Stazione di Beinette — Fermata di Margarita — Stazione di Pianfei — Stazione di Pogliola — Fermata di Roccadebaldi. Quest'ultima venne provvisoriamente ampliata in modo da poter servire come testa di linea del nuovo tronco, finchè non sarà aperto all'esercizio il tronco residuo Roccadebaldi-Mondovì, lungo 6 chilometri, che è ora in avanzato corso di lavoro, e potrà essere fra pochi mesi ultimato.

La suddetta Commissione ha riconosciuto che il tronco Cuneo-Roccadebaldi può considerarsi ultimato, salvo poche opere complementari e di finimento, e che potrà essere aperto all'esercizio il giorno 8 corr.; in questo senso vennero fatte proposte dalla Commissione al R. Ispettorato generale ed alla Direzione generale della Società del Mediterraneo.

><

Ci consta che sul tronco da Robilante a Limone i lavori di costruzione procedono con discreta attività. Giornalmente sono impiegati, in media, 600 operai e mensilmente si eseguiscono tante opere per un valore approssimativo di L. 200,000.

Pel rimanente della linea proseguono gli studî di dettaglio fra Limone e Tenda, e quelli di massima fra Tenda e Ventimiglia.

><

Diamo le segnenti informazioni che ci sono comunicate da Como intorno al modo con cui procedono i lavori di costruzione della ferrovia da Lecco a Como:

Movimenti di terra — Sono alquanto in arretrato per mancanza di mano d' opera, essendo ora i terrazzieri occupati nei lavori di campagna. Cessati questi si avrà disponibile una forza sufficiente di operai per ultimare la piattaforma stradale a metà circa della futura primavera.

Opere d' arte — Di 163 opere d'arte delle quali occorre la costruzione per completare il piano stradale, al 1° settembre non restavano a fondarsene se non 32 soltanto e tutte di poca entità; mentre il ponte sul fiume Adda ed il viadotto sul Lambro e le altre opere di maggiore importanza si possono dire ultimate.

Gallerie — Le gallerie da aprirsi in questa ferrovia sono nove e misurano in assieme la lunghezza di m. 3250. Il lavoro delle gallerie ha preso uno sviluppo abbastanza significante, ed al 1° settembre la loro situazione era la seguente: avanzamento in piccola sezione m. 1987; allargamento in calotta m. 1499; scavo dello strozzo m. 820; rivestimento in calotta m. 1204; muratura del piedritto destro m. 641, muratura del piedritto sinistro m. 635.

La Direzione dei lavori insiste presso le Imprese per ottenere una maggiore energia nel proseguimento dei lavori, sicchè possa aversi la piattaforma stradale sistemata e del tutto praticabile nel prossimo mese di giugno.

Case cantoniere — Le case cantoniere lungo tutta la linea ascendono al numero di 40, ed al 1° settembre di sole 7 dovevano ancora farsi le fondazioni: mentre le altre sono in parte già coperte da tetto e parte lo saranno in breve.

I lavori di queste case sono talmente spinti che certamente prima del prossimo inverno saranno tutte ultimate.

Stazioni e fermate — I lavori di muratura fuori terra dei fabbricati per le 5 stazioni e per le sei fermate della linea procedono regolarmente e con prontezza. Alcuni dei fabbricati sono già coperti da tetto e prima dell'inverno lo saranno tutti quelli in corso di lavorazione. Manca solo a fondarsi il fabbricato per la fermata di Civate.

Il numero medio degli operai presente in ogni giorno dello scorso mese di agosto sui diversi cantieri fu di 2470.

><

Sappiamo che con recente decreto ministeriale la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 1,436,910.10 pel raddoppio del binario fra Chiavari e Riva, nelle tratte comprese fra la stazione di Chiavari e la progressiva 40,720.21 e le progressive 42,085 e 46,400.

><

Da Modena ci giungono le informazioni seguenti circa l'andamento dei lavori di costruzione della linea economica da Modena a Vignola;

Il *primo* tronco, compreso fra Vignola e Spilamberto, è ultimato, salvo alcuni lavori di finimento e le travate metalliche di due ponticelli.

La posa dell'armamento sulla piattaforma stradale è quasi compiuta.

Nel *secondo* tronco sono in corso i movimenti di terra per la formazione dell'argine ferroviario; si eseguirono alcuni acquedotti e si continua la costruzione dei ponti sul Rio Secco, Guerro e Nizzola, tutti molto avanzati.

È in corso di esecuzione il fabbricato viaggiatori per la stazione di Castelnuovo Rangone.

Pel *terzo* ed ultimo tronco da San Donnino a Modena sono in corso le pratiche di espropriazione e quanto prima se ne inizieranno i lavori.

L'importo dei lavori fin quì eseguiti rileva a lire 400,000.

><

La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto definitivo di una variante fra i km. 42,688.84 e 43,200 della linea Castelvetrano-Porto Empedocle (tronco Cattolica-Magazzolo) resa necessaria per molteplici considerazioni.

Con l'adozione di tale variante l'importo totale del progetto definitivo del tronco summentovato, già sottoposto all'approvazione governativa fino dall'agosto 1886, ammontante a lire 8,103,051.41 viene ridotto a lire 8,003,640, corrispondente a lire 577,880 in media per chilometro, compreso l'importo del materiale mobile e di quello di esercizio in L. 166,200, nonchè il 10 per 0/0 di aumento per imprevisti.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato all'approvazione governativa formale proposta per ammettere la stazione di San Vincenzo al beneficio della tariffa locale n. 401 per il trasporto dei marmi.

I prezzi della tariffa sono stabiliti sulle stesse basi di quelli in vigore per i marmi naturali greggi e lavorati, spediti dalle stazioni di Avenza, Carrara, Livorno, Massa, Pietrasanta, Sarzana e Serravezza, alle quali tutte si riferisce la detta tariffa locale.

La proposta di che trattasi venne fatta in seguito ad istanza della Ditta Augusto Quaglia proprietaria di una cava di marmo statuario, aperta di recente nei pressi della stazione di San Vincenzo.

><

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha proposto al Ministero dei lavori pubblici l'approvazione di una convenzione da essa concordata con la Ditta Roberto Dall'Armi di Belluno per facilitazioni nei prezzi di trasporto del legname greggio semplicemente segato e squadrato proveniente dalle regioni del Bellunese e destinato a Venezia e Milano. La predetta Ditta si obbligherebbe ad un trasporto annuo di almeno 1500 tonnellate di legname come sopra, a piccola velocità da Sedico a Milano e da Belluno a Venezia.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentata al R. Ispettorato generale delle strade ferrate la proposta perchè sia autorizzata l'introduzione nelle tariffe di un'apposita aggiunta mediante la quale, dietro semplice domanda scritta sulla lettera di porto, venga data facoltà a tutti gli speditori di eseguire i loro trasporti di calce alla rinfusa a vagone completo con telone steso soltanto sul fondo del carro, ai prezzi della tariffa speciale 121*H* a condizione però che il termine utile stabilito pel ritiro della merce nella stazione di arrivo sia ridotto alla metà.

><

Il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha approvata la proposta della Società delle Strade ferrate Meridionali per la concessione alla Ditta Peruzzi di Firenze pei trasporti di cementi e calce.

La Società si è dal canto suo dichiarata disposta di accordare eguali facilitazioni a tutti gli speditori che volessero sottoporsi alle stesse condizioni fatte alla Ditta Peruzzi, nell'intento di combattere efficacemente la concorrenza che ai prodotti nazionali è fatta dall'industria francese.

><

Sappiamo che la Società delle Strade ferrate Meridionali, anche a nome delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e della Sicilia, ha interessato il R. Ispettorato generale delle strade ferrate a prendere le sue decisioni in ordine alla questione concernente il tipo unico di armamento da adottarsi sulle ferrovie italiane, pel quale le Amministrazioni predette hanno già da tempo formulate le loro definitive proposte.

L'urgenza dell'invocato provvedimento dipende dalla necessità di disporre al più presto possibile per l'acquisto del materiale occorrente per l'esercizio venturo, e dal fatto che, prima di procedere alla ordinazione dei meccanismi e specialmente dei deviatoi, occorre studiarne il tipo in relazione alle modalità che verranno adottate pel nuovo tipo di armamento.

><

Sappiamo che le Camere di commercio ed arti di Livorno, Milano, Palermo, Pisa, Roma, Rimini, Rovigo e Siena hanno inviata una istanza al Ministero di agricoltura, industria e commercio con la quale si fanno voti perchè sia tolto il divieto d'ingresso nelle stazioni ferroviarie.

Il Ministero predetto ha comunicato la istanza in parola a quello dei lavori pubblici.

><

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha di buon grado consentito ad estendere la tariffa locale n. 211 pel trasporto dell'asfalto in roccia alle stazioni di Frosinone, Pofi-Castro e Roccasecca, ed ha manifestato la fiducia che alla fine dell'esperimento annuale si renderà permanente la agevolazione di che trattasi, la quale recherà indubbiamente grandi vantaggi a questo speciale commercio.

><

Siamo informati che la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per la costruzione di solai nel fabbricato passeggieri della stazione di Avellino. Importo dei lavori L. 12,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del giorno 8 ottobre p. v.

><

La Società delle Ferrovie Meridionali ha chiesto al Ministero dei lavori pubblici di essere autorizzata ad effettuare in via di esperimento 12 treni speciali, a determinate condizioni, per conto della Ditta Cirio pei trasporti di torba dall'Agro Ferrarese. La Società medesima si riserverebbe, dopo il risultato ottenuto col detto esperimento di concretare una convenzione definitiva pei trasporti di che trattasi.

><

Ci scrivono da Rovigo che quella Deputazione provinciale ha vivamente interessato il R. Ispettorato generale delle strade ferrate a voler provvedere a che l'Amministrazione ferroviaria dia le opportune disposizioni per togliere l'inconveniente della perdita di coincidenza, cui di frequente vanno soggetti i treni della linea Chioggia-Rovigo-Verona, col treno internazionale Padova-Rovigo-Bologna, ciò che è causa di vivi reclami specialmente da parte del ceto commerciale.

><

Il R. Ispettorato generale ha aggiudicato definitivamente alla Ditta Faucitano Pasquale di Napoli i lavori di ampliamento del deposito locomotive della stazione di Salerno.

><

Il medesimo Ispettorato ha pure definitivamente aggiudicato alla Ditta Scatolini, Locatelli e C. di Reggio Calabria i lavori di costruzione di muretti a chiusura della stazione di Villa S. Giovanni.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo.

L. 52,000 per acquisto di 6 oncie d'acqua dalla Società dell'acqua Pia per l'alimentazione dei serbatoi in stazione di Roma;

L. 8,900 per modificazione locali del fabbricato viaggiatori e tenda metallica al fabbricato stesso nella stazione di Pra;

L. 2,880 per costruzione di un binario tronco nella stazione di Pra;

L. 8,000 per impianto di soneria elettrica ai dischi-fanali nelle stazioni di Torrenieri, S. Angelo Cinigiano, Monteantico, Certaldo, Raddoppio Montarioso, Rapolano, Lucignano, Sinalunga, Montepulciano, Chiauciano, Fiumicino, Talamone, Albegna, Capalbio e Chiarone;

L. 760.19 per congiunzione delle nuove colle vecchie vasche del rifornitore in stazione di Torino Porta Nuova;

L. 566 per impianto di cancelli in ferro in sostituzione delle catene esistenti al passo a livello al casello N. 48 della linea Savona-Bra, presso Castellino;

L. 160 per sostituzione d'una tratta di cancellata nella stazione di Musocco.

><

Nelle adunanze del Consiglio d'Amministrazione e del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo,

tenutesi il 30 settembre u. s., vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Scatolini, Locatelli e C. di Reggio Calabria per appalto lavori di costruzione di muri di sostegno fra i km. 402,708 e 402,956 della linea Taranto-Reggio:

Colla Ditta Friedrick Krupp di Essen per fornitura di N. 50 ruote sciolte in ferro, senza cerchioni, per locomotive e tenders:

Colla Ditta B. Mongenet di Torino per fornitura di 30,000 lime assortite in acciaio fuso;

Colla Ditta Baldassarre Francesco di Taranto per appalto lavori di prolungamento della scogliera a difesa del corpo stradale contro le acque del torrente Settimo (linea Sibari-Cosenza);

Colla Ditta Vanni Alessandro per costruzione ed applicazione d' una tenda metallica pel fabbricato viaggiatori in stazione di Taranto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Servizio ferroviario di Roma. — Per stabilire in modo definitivo il sistema ferroviario della capitale del Regno in guisa che abbia a rispondere per tutte le future esigenze, l'on. Ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione composta di delegati della Provincia, del Comune e delle due Società, le cui linee fanno capo a Roma.

Questa Commissione potrà riunirsi sui primi di ottobre per le proposte che l'on. Ministro intende di concretare in un disegno di legge da presentare alla Camera, a fine di risolvere una buona volta e, in modo completo, questo problema.

Ecco i nomi dei componenti la Commissione, che verrà presieduta dal comm. Marchiori, segretario generale al ministero dei lavori pubblici:

Deputato Ubaldino Peruzzi, comm. Antonio Ferrucci, vicepresidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed il comm. Breda, i quali, unitamente al comm. Marchiori, rappresenteranno il Governo;

Duca Torlonia, sindaco di Roma; ing. cav. Viviani e l'ingegnere cav. Leonardi, che rappresenteranno il Comune;

Comm. Borgnini ed il comm. Benedetti, rappresentanti la Società Adriatica;

Comm. Massa ed il comm. Oliva, rappresentanti la Società Mediterranea.

La Commissione si radunerà sollecitamente, poichè le è assegnato un termine di tre mesi per presentare le sue proposte al Ministro.

Ferrovie del Mediterraneo — La situazione del materiale mobile in servizio sulla rete del Mediterraneo, al 1° luglio scorso, era la seguente.

Carrozze:

salon	N.	14
di 1ª classe	»	438
di 1ª e 2ª classe	»	393
di 2ª classe	»	627
di 3ª classe	»	1,213
di 4ª classe	»	12
cellulari	»	23
ambulanti postali	»	68
per pacchi postali	»	48
per treni economici	»	114
Totale	N.	2,950

Carri:

Bagagliai, scuderie, merci, bestiame, carbone, ecc. N. 16,676

La situazione dei veicoli ordinati per gli anni 1880-87, e consegnati e da consegnarsi al 1° luglio p. p. era la seguente:

	VEICOLI ordinati	consegnati	da consegnare
Carrozze:			
per malati	2	—	2
salone	1	1	—
speciali di 1.a classe	10	10	—
speciali di 2.a classe	7	7	—
di 1.a classe	158	152	6
di 1.a e 2.a classe	154	146	8
di 2.a classe	165	145	20
di 3.a classe	187	170	17
Carrozze per treni economici:			
di 1.a classe	23	17	6
di 1.a e 2.a classe	42	21	21
di 2.a classe	23	13	10
di 3.a classe	89	23	66
di 3.a classe con bagagliaio	17	17	—
bagagliai	2	2	—
Totale	880	724	156
Carri:			
a bagaglio	361	179	182
chiusi a bestiame	5535	3111	2424
chiusi per merci, bestiame e verdure	201	201	—
da carbone	2645	1715	930
piatti	374	248	126
a due piani a gabbia	10	10	—
a bilico	130	30	100
a grue	17	17	—
Totale	9273	5511	3762

La quantità dei posti nelle carrozze in servizio è la seguente:

1.a classe con coupé a letti	N.	222
Id. semplici	»	228
1.a classe ordinarii	»	16,380
2.a classe	»	33,532
3.a classe	»	54,396
4.a classe	»	480
Totale	N.	105,238

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Sostituzione di nuove cancellate con colonnette di pietra e cancelli in ferro alle attuali cancellate e cancelli in legno, e impianto di nuove chiusure nelle stazioni di Silvi e Montesilvano, L. 11,820.

Impianto definitivo della fermata di Albano S. Alessandro al casello n. 41 della linea Milano-Bergamo-Peschiera, L. 9830.

Impianto di un piano caricatore e relativo binario tronco nella stazione di Castelguelfo, L. 33,200.

Ampliamento della stazione di Cerea in dipendenza dell'innesto della linea per Mantova, L. 83,000.

Ampliamento della stazione di S. Valentino linea Pescara-Aquila-Terni, L. 47,850.

Impianto di un parco vagoni nella stazione di Treviglio, L. 108,000.

Impianto di cancellate in legno con colonnette di pietra a chiusura della stazione di Desenzano, L. 7480.

— La stessa Direzione ha proposto al R. Ispettorato generale che la stazione di Fossato-Gubbio assuma il nome di Fossato-Vico.

Ferrovia Arezzo-Stia. — Nel n. 38 del *Monitore*, sotto la rubrica delle *Informazioni*, abbiamo annunziato che la Società Veneta di pubbliche costruzioni, sub concessionaria per la costruzione e l'esercizio della linea Arezzo-Stia, lavora attivamente onde poter aprire all'esercizio, nel prossimo novembre, la linea stessa.

Diamo ora alcune notizie intorno allo stato dei lavori di costruzione della linea, a cui sono giornalmente applicati 1400 operai.

Si sta terminando di collocare in piano il ferro già messo sul primo strato di ghiaia e si porta sulla linea la ghiaia per il *ballast;* sono già completate le murature delle opere speciali e già furono varati i ponti sul Castro presso Arezzo e sul Chiassa presso la strada di Petragnano; appena la stagione lo conceda si metterà mano alle stabiliture interne; i movimenti di terra continuano alacremente; furono fatti tutti quanti i depositi per le necessarie espropriazioni.

I lavori fin qui eseguiti importano una spesa di circa due milioni.

Ferrovia Parma-Spezia. — Il sindaco di Sarzana ha presentata un'istanza al Ministero dei lavori pubblici affinchè si diano le necessarie disposizioni per la sollecita esecuzione del tronco Santo Stefano-Sarzana, onde possa essere posto in esercizio contemporaneamente al tronco Santo Stefano-Spezia intorno al quale si lavora alacremente.

Ferrovia Viterbo-Siena. — La Deputazione provinciale di Roma ha recentemente votato il seguente ordine del giorno in favore della costruzione d'una linea da Viterbo a Siena:

« La Deputazione provinciale di Roma, facendo plauso alla nobile iniziativa degli onorevoli deputati della provincia di Roma e di Siena, tendente ad ottenere dai Ministeri della guerra e dei lavori pubblici impegni formali per la costruzione di una linea ferroviaria, che, partendo da Roma, toccasse Viterbo e raggiungesse Siena, promette fin d'ora tutto il suo appoggio morale, allo scopo di provocare una esplicita dichiarazione che tale linea è indispensabile, o quanto meno di grande utilità militare, e dal Governo in genere la esplicita promessa che nel promuovere la costruzione della linea sarà disposto a secondare efficacemente gli sforzi degli enti locali. »

La premessa deliberazione fu comunicata dal prefetto di Roma al ministro dei lavori pubblici, del quale ha invocato l'appoggio.

Tramvia a vapore. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritenne meritevole dell'approvazione superiore il progetto presentato dall'ing. Ferretti per la costruzione di una tramvia a vapore fra la stazione ferroviaria di Bergamo e la nuova stazione della ferrovia funicolare. Questo progetto era già stato altra volta esaminato dal Consiglio stesso.

Ferrovia a Massaua. — Per la ferrovia, con binario di un metro, curve di 100 metri e pendenze del 25 per mille, che si sta costruendo a Massaua per conto del Genio militare e sotto la direzione dell'ing. E. Olivieri, il Ministero della guerra ha ordinato di urgenza il seguente materiale all'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli.

1. N. 6 Vagoni chiusi con freno a vite.
2. N. 6 Id. scoperti con freno a leva.
3. N. 12 Vetture di terza classe.
4. N. 2 Id. miste di 1.a, 2.a e 3.a classe.
5. N. 3 Grandi vasche circolari per rifornitori.
6. N. 8 Vasche ad acqua trasportabili su vagoni.
7. N. 3 Ponti politetragonali in acciaio (sistema Cottrau).
8. N. 18 Ponticelli metallici usuali di 8 e 9 m. di luce.

Tutto questo materiale ora in fabbricazione nelle officine di Castellammare (Stabia) deve essere consegnato dal 1° al 15 ottobre prossimo nei R. Arsenali di Napoli e Castellammare.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Si annunzia da Berna che la sottoscrizione pel traforo del Sempione oltrepassa di già la somma fissata dal Consiglio.

Saranno necessarie delle forti riduzioni per permettere all'Italia di parteciparvi.

Questa notizia merita però alcuni schiarimenti.

È noto che il consorzio delle Banche Svizzere costituitosi in Società per il traforo del Sempione ha fissato in 36 milioni la parte del capitale azioni. Ora le Banche stesse sottoscrissero per più di 40 milioni.

Siccome si vollero riservare 9 milioni ad un Istituto bancario italiano, del quale per ora è superfluo fare il nome, è chiaro che la parte delle Banche svizzere dovrà essere ridotta.

Così va intesa la notizia che ne viene da Berna.

Ferrovie Austriache. — Le ferrovie a ruote dentate acquistano favore al di là delle Alpi. Dall'Austria-Ungheria se ne annunzia, infatti, la costruzione di tre nuove, cioè dello Jenbac-Altersee e della Furberg-Schofberg nell'Austria superiore; della Heiligengeish-Dobrutsch nella Carinzia.

Ferrovie Tedesche. — Il giorno 23 settembre si festeggiò a Berlino il 50° anniversario della linea Berlino-Potsdam, la prima che siasi costrutta nel vecchio regno di Prussia. Il decreto reale che concede la costruzione di detta linea porta infatti la data del 23 settembre 1837, colla firma del re Federico Guglielmo III.

Ferrovie Portoghesi. — Il 29 settembre u. s. è stata inaugurata la linea Foz Tua-Mirandella.

— Si è costituita una società, col capitale di 260 *contos de reis* (L. 1,445,000), per la costruzione d'una ferrovia, a scartamento ridotto, da Torres-Novas ad Alcalena. La linea sarà lunga 22 chilometri.

Ferrovie Russe. — Gl'introiti lordi delle ferrovie russe, nel primo semestre 1887, sono rappresentati dalla somma di 114,174,264 rubli, pari a rubli 4174 per versta (ossia a lire 15,825 per chilometro).

È degno di nota che il prodotto chilometrico medio delle ferrovie esercitate dallo Stato fu di sole lire 8600, mentre quello delle ferrovie esercitate dai privati salì a L. 20,500 circa.

Ferrovia Siberiana. — La ferrovia Siberiana è uno dei progetti più giganteschi che siano mai stati intrapresi. Essa porrà in comunicazione diretta Pietroburgo con Vladiwostock in circa quindici giorni. I lavori cominceranno nella ventura primavera e vi vorranno cinque anni per compierli.

La nuova ferrovia rinforzerà immensamente la posizione militare delle Russia sulla frontiera chinese e la sua posizione navale nel Pacifico settentrionale.

Ferrovie Africane. — Anche l'Africa meridionale si arricchisce di nuove strade ferrate. La colonia inglese del Capo ha pressochè conchiuso un accordo con la limitrofa repubblica di Orania per la costruzione di una linea ferroviaria, destinata a congiungere i campi auriferi dell'Orania con la città del Capo e la baia Algoa.

Ferrovie Persiane. — Il sindacato anglo-tedesco per la ferrovia Scutari-Bagdad al Golfo Persico comincierà quanto prima i lavori della grande linea.

Ferrovia tubulare attraverso Parigi. — In vista della difficoltà incontrate dal progetto di una ferrovia metropolitana a Parigi, l'ingegnere Berlier ha presentato al Consiglio municipale di Parigi un curioso progetto di ferrovia tubulare sotterranea.

Secondo questo progetto, si attraverserebbe la città da un

estremo all'altro, mediante un treno elettrico, viaggiante entro un tubo metallico, colla velocità di venti chilometri all'ora.

Il tubo sarebbe formato da lastre in ghisa collegate con chiodi; vi sarebbero delle stazioni con *quais* ogni trecento metri e i vagoni partirebbero ogni minuto in ogni senso.

La trazione si effettuerebbe mediante l'elettricità trasmessa ad una macchina ricevitrice, posta sotto ogni vagone, mercè l'intermediario delle rotaie. Questo sistema di ferrovie elettriche funziona già da due anni con successo a Brighton. L'accesso del pubblico sulla via si effettuerà mediante delle scale, il cui ingresso sarà ricoperto da una costruzione leggiera.

Il tutto sarà illuminato elettricamente e i vagoni saranno larghi e comodi. L'aereazione del tubo si effettuerà mediante pozzi speciali. Inoltre le stazioni sole offriranno già una ventilazione importante, essendo molto vicine fra loro e presentando ciascuna una superficie di aereazione di 400 metr quadrati.

La temperatura del tubo varierà in media durante l'anno da 11 a 17 gradi. Finalmente il passaggio delle fogne e dei canali si effettuerà mediante ponti metallici.

Il progetto comprende, come prima rete, una linea che parte dalla piazza della Concordia e va al bosco di Boulogne, per i Campi Elisi, la piazza Victor Hugo e l'avenue Bugeaud. Questa linea si allaccierebbe alla Esposizione mediante un tramway funicolare, stabilito alla parte superiore nella via e che partendo dalla piazza Victor Hugo andrebbe senza fermate alla Esposizione.

La seconda linea partirebbe dalla piazza della Concordia, passerebbe per tutti i grandi boulevards e andrebbe fino alla piazza della Bastiglia. La terza andrebbe dalla piazza della Concordia, seguendo la via di Rivoli e attraversando il canale di Saint-Martin e la via di Lyon fino alla porta di Vincennes.

Il signore Berlier non domanda sovvenzioni nè al Municipio nè allo Stato, ed offre di fare il lavoro in due anni senza intercettare la circolazione su nessuna delle strade seguite dal suo tracciato.

Notizie Diverse

Orario invernale. — Il giorno quindici del corrente ottobre andrà in vigore l'orario, per la stagione invernale, per le corse ai laghi Maggiore, di Como- Lecco e di Lugano e delle diligenze italiane e svizzere ai medesimi affluenti per quanto riguarda le corrispondenze nei punti di transito.

Il nuovo orario venne stabilito dai rappresentanti delle otto società ferroviarie e di navigazione lacuale interessate, che si riunirono a Milano nei giorni 14 e 15 dello scorso mese ed è già stato sottoposto all'approvazione governativa.

Uffici doganali di Bologna. — Fra la direzione della Rete Adriatica e l'Amministrazione di finanza sono in corso trattative per la riunione degli uffici doganali di Bologna alla stazione ferroviaria di quella città. L'amministrazione ferroviaria ha già presentato un progetto per la costruzione d'un apposito edifizio, e per intanto venne disposto per la pronta esecuzione di alcuni lavori per il riordinamento dei locali di quella dogana centrale.

Servizio cumulativo italiano. — Col 16 settembre u. s. i carretti a due ruote per uso di magazzino, in ferro ed in legno vengono tassati sul peso reale in base ai prezzi delle tariffe delle merci a grande e piccola velocità, a seconda del modo di trasporto.

— In seguito ad approvazione ministeriale, col 20 settembre la tariffa locale N. 60 p. v. è stata estesa ai trasporti di bottiglie e bottiglioni neri di vetro, anche alla rinfusa se a vagone completo, alle stazioni di Como-Lago e Lecco (per le provenienze da Porlezza), Bovolone (per le provenienze da S. Giovanni Lupatoio), di Figline, Mondovì, Portici, Salerno, Savona, Sesto Calende, Torino e Vietri sul Mare.

Noleggio di carri. — Per provvedere ai sempre crescenti bisogni del commercio, la Società delle strade ferrate dell'Adriatico ha noleggiato dalla Erste Eisenbahn Leih Wagen Gesellschaft seicento carri chiusi della portata di 10 tonnellate ciascuno.

Servizio diretto italo-boemo. — Le stazioni di Kremsier, Wschetul, Zborovitz, delle ferrovie Imperatore Ferdinando, sono state ammesse al servizio diretto italo-boemo, pei trasporti a vagone completo di zucchero greggio e raffinato.

Lavori del Tevere. — Con decreto ministeriale è stato annullato (per decadenza) il risultato dell'ultima asta pei lavori del Tevere, ed è stata indetta una nuova gara pel 18 ottobre.

La visita dei bagagli alla frontiera. — L'ottimo *Journal des transports* pubblica una circolare che il Direttore generale delle dogane francesi diramò ai suoi dipendenti, riflettente il servizio della visita dei bagagli. Noi facciamo nostro quel documento onde portarlo a conoscenza delle autorità governative e del pubblico italiano, perchè crediamo che quanto in esso si contiene sarebbe bene fosse adottato anche presso di noi in Italia. Ecco pertanto la circolare:

« In ogni tempo l'amministrazione raccomandò agl'impiegati di usare la massima cortesia nelle loro relazioni col pubblico, poichè essa non è incompatibile cogl'interessi del Tesoro. Cionullameno i reclami sono abbastanza frequenti per parte dei viaggiatori. Se molte volte succede che i reclamanti attribuiscono alla dogana dei fatti la cui responsabilità non può su di essa ricadere, succede altresì che i modi usati furono provocati dall'attitudine scorretta di fronte agli agenti, ma è pur giusto riconoscere che talvolta alcuni di questi reclami appaiono fondati.

« È necessario che le leggi ed i regolamenti siano eseguiti, ma non è meno necessario che gli agenti cerchino di evitare tutto quanto potrebbe parere vessatorio nell'applicazione. Insisto perciò affinchè sotto questo riguardo tutti si conformino ai desideri dell'amministrazione.

« All'arrivo dei viaggiatori, sia per mare che per terra, le domande d'uso devono essere formulate con molta urbanità. Dopo aver chiesto al viaggiatore se nulla ha da dichiarare, l'impiegato incaricato della visita dei bagagli deve sommariamente ricordargli i principali oggetti soggetti a dazio (tabacco, sigari, thè, cioccolatte, tessuti, oggetti nuovi di vestiario, ecc.) spiegandogli, per quanto è possibile, che sarebbe sottoposto a contravvenzione quando la sua dichiarazione fosse riconosciuta inesatta.

« I colli devono essere visitati con precauzione, in modo da evitare che le investigazioni suscitino reclami fondati sulla mancanza di discernimento o di cure per parte degli agenti.

« Allorchè il servizio crede di passare al sequestro degli oggetti non dichiarati, tale misura repressiva può e deve essere applicata in modo che non vada disgiunta dai modi più urbani; essa sarà tanto meglio giustificata quando più le forme di civiltà saranno state scrupolosamente osservate.

« Spetta ai capi locali di vegliare a che il servizio viaggiatori sia affidato ad agenti sperimentati, principalmente per quanto riguarda i controllori. Gli agenti dovranno senza aver bisogno di ricorrere ai prontuari, conoscere l'importo dei dazi da applicarsi agli oggetti che generalmente si trasportano per bagagli, onde poter stabilire le liquidazioni dei conti con quella prontezza imposta, sia nei porti che alle frontiere, dal breve lasso di tempo che rimane per la visita dei colli.

« Sempre si è reso omaggio alla gentilezza francese, orbene

l'amministrazione doganale, essendo la prima che il viaggiatore incontra alle nostre frontiere, deve sentirsi onorata di essere la prima a giustificare questo meritato omaggio. Ad essa quindi spetta il dimostrare che un regime democratico non è schivo delle forme cortesi e sa invece assicurarne l'esatta e rigorosa osservanza.

« *Il Consigliere di Stato, direttore generale*
« G. Pallain ».

Il porto di Lubecca. — Per ingrandire il porto di Lubecca è stata stanziata la somma di marchi 1,500,000. Si tratta di demolire certi bastioni erettivi nei secoli XIII e XIV, nonchè d'ingrandire il porto nella parte settentrionale della città per rendere possibile lo sbocco del progettato canale, che deve congiungere il fiume Elba colla Trave.

I lavori di sistemazione del tratto inferiore della Trave, sono ora terminati ed hanno costato 3,040,000 marchi.

Nuovo ponte sul Danubio. — Il *Fremdenblatt* ha da Bucarest che il governo rumeno ha deciso finalmente d'incominciare nella prossima primavera la costruzione del ponte sul Danubio presso Sistowa progettato da lungo tempo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	Settembre 24	1° Ottobre
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 794,50	800
» » Mediterranee	» 629	634
» » Sicule	» 591	592
» » Sarde (preferenza)	» 280	285
» » Palermo-Marsala-Trapani .	» 402	402
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 545	545
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . .	» 304	304
» » Monte Cenere.	» —	—
» » Novara-Seregno	» 250	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 323,50	323,50
» » » 2ª emiss.	» 312	312
» » Centrale Toscana . . .	» 531	531
» » Meridionali	» 328,25	328,25
» » Sarde, serie *A*	» 323	323
» » » serie *B* . . .	» 319	319
» » » 1879	» 326,50	326,50
» » Pontebba	» 485	485
» » Nord-Milano	» 273	273
» » Meridionali Austriache	» 286	286

CONVOCAZIONI

Società Anonima ing. L. Vogel. — Assemblea generale degli Azionisti pel 13 corrente, alle ore 8, nella sede della Società, via A. Manzoni, n. 43, Milano.

EMISSIONI

Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — L'Assemblea generale degli Azionisti, tenuta il 22 agosto, ha deliberato l'emissione di altre 30,000 azioni da lire 250 ciascuna.

VERSAMENTI

Società di Ferrovie e Tramvie nell'Emilia. — S'invitano i Sottoscrittori delle azioni a versare entro il 10 corr. l'ultimo 1/2 decimo (lire 12.50) nella Cassa sociale in Bologna.

ESTRAZIONI

Società delle Strade Ferrate Romane. — La *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia* del 27 settembre, n. 227, pubblica la distinta delle Obbligazioni della cessata Società delle Strade Ferrate Romane passate a carico dello Stato in forza della legge 29 gennaio 1880, n. 5249 (Serie 2ª), colla quale furono approvate le convenzioni 17 novembre 1873 col relativo atto addizionale del 21 novembre 1877 e 26 aprile 1879 per il riscatto delle Strade Ferrate Romane e comprese nella estrazione annuale che ha avuto luogo in Roma nei giorni 12 al 15 settembre 1887 in ordine progressivo, e cioè:

N. 93 Obbligazioni delle Ferrovie Livornesi (Serie A)
» 31 id. id. id. (Serie B)
» 312 id. id. id. (Serie C)
» 446 id. id. id. (Serie D-1)
» 579 id. id. id. (Serie D-2)
» 61 id. della ferrovia Lucca-Pistoia (Emiss. 1856)
» 30 id. id. id. (Emiss. 1858)
» 71 id. id. id. (Emiss. 1860)
» 18 id. strade ferrate Centrale Toscana ed Asciano-Grosseto (Serie A)
» 50 id. id. id. id. (Serie B)
» 53 id. id. id. id. (Serie C)
» 3629 id. comuni delle Ferrovie Romane.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le Informazioni particolari e le notizie ferr. ital.)

R. Prefettura della provincia di Pavia (4 ottobre, ore 12 merid. fatali) — Appalto dei lavori di riduzione e di ampliamento del palazzo Botta ad uso degli Istituti scientifici per la facoltà medica della R. Università di Pavia. Importo ridotto lire 404,575.03 (Vedi n. 35 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Calabria Ulteriore 2ª (6 ottobre, ore 11 ant. 2.a asta per deserzione 1° Incanto) per l'appalto di completamento e sistemazione di tre tratti nel secondo tronco da Curinga a Maida della strada provinciale n. 88. Importo 82,080. Cauzione provv. lire 8000. Fatali 22 corr., ore 11 ant.

R. Prefettura di Torino (7 ottobre, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto delle opere di ricostruzione del ponte in muratura di metri 12, ad una sola luce, sul torrente Maggiore detto di S. Filippo, presso Gassino, alla progressiva 13,894 della strada nazionale, num. 27, da Torino a Casale. Importo lire 20,032.94. Cauz. provv. lire 1000. Cauz. def. lire 2500. Fatali 17 ottobre, ore 11 ant.

Comune di Baschi (Perugia) (8 ottobre, ore 11 ant. fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del 1° tronco della strada obbligatoria Baschi-Todi. Importo ridotto lire 81,799.55 (Vedi n. 34 del *Monitore*).

Municipio di Montemarciano (Ancona) (8 ottobre, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto per la costruzione della strada obbligatoria da Montemarciano alla stazione ferroviaria omonima. Tronco dal quadrivio Gabella all'abitato (mt. 2560.35). Importo lire 40,049.35. Cauzione def. lire 4000. Fatali 24 ottobre, ore 12 merid.

Comune di Airola (Benevento) (10 ottobre, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per la sistemazione della strada consortile comunale obbligatoria del Fizzo; (mt. 7,843). Importo lire 66,000. Cauz. provv. lire 4000. Cauzione def. il settimo. Fatali 26 corr., ore 2 pom.

Municipio di Toscanella (Viterbo) (13 ottobre, ore 11 ant. 2.a Asta per deserzione del 1.o incanto).—Appalto dei lavori di costruzione del 1.o tronco della strada consorziale obbligatoria Toscanella-Canino. Importo L. 55,209.74.

Appalto dei lavori di costruzione del 2.o tronco della strada consorziale obbligatoria Toscanella-Canino. Importo L. 68,926.36. Fatali 31 ottobre, ore 11 ant. (Vedi N. 38 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1° Dip. (Spezia) (13 ottobre, ore 12 merid., unico). — Appalto per la fornitura di tonnellate 1000 di Zavorra in pani di ferraccio. Imp. L. 130,000. Cauzione L. 13,000.

R. Prefettura di Girgenti (15 ottobre, ore 2 pom. 1.a Asta). — Appalto dei lavori di costruzione del 4.o tronco della strada comunale obbligatoria da Menfi verso Partanna (mt. 5364). Importo L. 96536. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali giorni 15.

Comitato esecutivo per la bonifica del bacino del Sabato, (17 ottobre, ore 10 ant., 2.a Asta, per deserzione del 1.o incanto). — Appalto dei lavori di bonifica occorrenti nell'interno dei due bacini Padani a monte di Fossa Polesella. Importo L. 1,715,320.14. Fatali 2 novembre, ore 11 ant. (Vedi N. 39 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'*Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau* ha assunto la costruzione e fornitura in opera delle fondazioni pneumatiche della pila del ponte *Carreri* per conto della Società per le strade ferrate del Mediterraneo.

Direzione del Genio militare di Messina. — L'appalto dei lavori diversi da eseguirsi sull'altura della Pietrazza (costa sicula dello stretto di Messina) venne aggiudicato al signor Celesti Letterio (Messina) per lire 99.756 (V. n. 36 del *Monitore*).

R. Prefettura della provincia di Padova. — L'appalto dei lavori per la formazione del rialzo ed ingrosso di due tratti di banca a rinforzo dell'argine sinistro a Brizzagno Loredan con Taglio Occa fu aggiudicato al signor Finzi ingegnere Guido (Mantova) per lire 38,541.98 (Vedi n. 36 del *Monitore*).

Id. — L'appalto del lavoro d'imbancamento dell'argine sinistro di Adige nella località Brizzagno con Volta Nani fra gli stanti 97 e 101 in comune di S. Urbano (mt. 632) venne aggiudicato al sig. Breda Silvio di Felice per lire 28,080.31 (Vedi n. 36 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni navali del 1° Dip. (Spezia) — L'appalto per la costruzione e fornitura di n. 7 caldaie per barche a vapore del tipo Forges et Chantiers 1ª grandezza (32 cavalli) e n. 3 di 2ª grandezza (14 cavalli) fu aggiudicato alla ditta Giovanni Ansaldo e comp. (Sampierdarena) la quale fece il ribasso dell'11 0[0 (Vedi n. 37 del *Monitore*).

R. Prefettura di Cuneo. — L'appalto per la costruzione di briglie di difesa idraulica nel torrente Neraissa a Valle della Cappella detta Madonna del Vallone presso Vinadio fu aggiudicato al signor Sardini Carlo fu Emilio per lire 30,430.32.

Direzione delle costruzioni navali del 1° Dip. (Spezia) — L'appalto per la costruzione e fornitura di cerniere, chiodetti di rame e di ottone, chiodi, viti e punte di Parigi venne aggiudicato al sig. Vittorio Nota di Torino che offrì il ribasso del 18,01 0[0.

Id. — L'appalto per la fornitura di Kg 98,100 di ferro fino in verghe di diverse dimensioni fu aggiudicato ai sigg. Raggio e Ratto (Genova) col ribasso del 6.60 0[0.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico *dall'* 11 *al* 20 *Settembre* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio Rete principale	4027	4027		
» secondaria	527 4554	366 4393	161	—
Media in esercizio	4551	4373	178	—
Viaggiatori	1,415,789.71	1,307,073.62	108,716.09	—
Bagagli e Cani	52,880.67	33,111 56	19,769.11	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	283,914.24	236,237.53	47,676.71	—
Merci a P. V.	1,643,820 53	1,521,937.91	121,882.62	—
TOTALE	3,396,405.15	3,098,360.62	298,044.53	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 20 *Settembre* 1887.

Viaggiatori	11,235,484.43	10,574,320.08	661,164.35	—
Bagagli e Cani	532,776.68	474,859.71	57,916.97	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	2,266,325.71	2,061,268.04	205,057.67	—
Merci a P. V.	12,345,122.01	11,711,740.61	633,381.40	—
TOTALE	26,379,708.83	24,822,188.44	1,557,520.39	—

Prodotto per chilometro.

della decade	745.81	705.29	40.52	
riassuntivo	5,796.46	5,676.24	120.22	—

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Luglio 1887.

		G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino-Rivoli	Chil. 12	18,437.25	394.30	18,831.55
Torino-Ciriè-Lanzo	» 32	49,685.42	9,670.15	59,355.57
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	16,079.60	9,129.25	25,208.85
Santhià-Biella	» 30	41,951.29	23,950.85	65,902.14
Fossano-Mondovì	» 24	5,084.35	408.75	5,493.10
Sassi-Superga	» 3	5,657.30	»	5,657.30
Basaluzzo-Frugarolo		870.10	370.40	1,240.50
TOTALE		137,765.31	43,923.70	181,689.10

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dall'* 11 *al* 20 *Settembre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 26
Viaggiatori	7,086.40	19,470.90	2,258.50	5,487.75	1,719 30	5,830 85	2,562.40	6,605.40	13,562.85	2,241.35	1,954.75	4,143,70
Bagagli	94.75	366.00	42.65	55.25	23.30	118.10	3.75	19.00	65.85	19.00	24,35	59,40
Merci G. V.	451.45	1,646.15	89.50	252.90	720.80	282.50	3.75	34.90	249.60	49.90	»	»
Id. P. V. A.	343.05	2,810.20	»	8.50	»	515.75	»	»	»	»	»	»
Id. P. V.	3 805 25	6,082.45	1,147.25	1,300 20	1,533.70	1,336,30	1,818.70	138,15	3,400.20	123.15	»	»
Totali	11,780 90	30,375.70	3,837.90	7,104.60	3,997.10	8,033.50	4,388.60	6,797.45	17,278.50	2,433.40	1,979 15	4,203,10

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

26ª Decade — Dal 11 al 20 settembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	1.327 978 36	36 052 98	325,902 87	1.133.518 40	61.333 70	2.884.736 31	3.980 00	721 81
1886	981.508 39	28,633 15	269 923 68	1.090.911 51	33.152 38	2.404 132 11	3.980 00	601 05
Differenze nel 1887	+ 346.419 97	+ 7 419 83	+ 55.979 19	+ 42,603 89	+ 28.181 32	+ 480.604 20	»	+ 120 76
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	26.332.752 17	1.217 485 77	7 600 185 07	31.187.915 47	906 393 51	67.244.731 99	3.980 00	16.895 66
1886	22.587.010 77	1 033.437 20	6 927 984 67	29.8 0 698 70	837.357 92	61.206.499 26	3 980 00	15.378 52
Differenze nel 1887	+ 3.745 741 40	+ 184.048 57	+ 672.200 40	+ 1.367.216 77	+ 69.025 59	+ 6.038.232 73	»	+ 1,517 14

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	88.342 34	2,526 51	17.321 54	68 862 33	5.695 51	182.748 26	805 00	227 02
1886	32.510 25	1.150 10	2.875 30	15 835 60	275 25	52.546 50	608 00	86 59
Differenze nel 1887	+ 55.832 09	+ 1. 76 41	+ 14.446 24	+ 53 026 73	+ 5.420 29	+ 130.401 76	+ 197 00	+ 140 43
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	1.028.586 05	24.518 99	122,508 52	851.309 72	31.365 49	2 058 288 77	737 26	2 791 81
1886	599.734 79	12.833 83	47.216 89	293.163 38	16 579 50	959.531 39	489 19	1,981 91
Differenze nel 1887	+ 428 851 26	+ 11.685 16	+ 75,291 63	+ 558.143 34	+ 14.785 99	+ 1083 757 38	+ 248 07	+ 709 90

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade: *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio: *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	4.641 50	3.052 50	+ 1.589 00	61.736 55	55.632 90	+ 0.103 65
Merci	649 80	539 10	— 110 70	17.624 92	13.017 70	+ 4 607 22
Introiti diversi	112 75	104 60	+ 8 15	2.890 00	943 56	+ 1.938 44
Totali	5 404 05	3 696 20	+ 1.707 85	82,251 47	69.591 16	+ 12.657 31

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

7ª Decade — Dal 1° al 10 settembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				RODOTTI DELLA DECADE				
1887	70.505 28	982 00	6.888 31	108.389 93	1 601 85	188.367 37	606 00	310 81
1886	121.127 80	2,364 15	10 630 60	113.827 12	2.191 81	250.144 48	606 00	412 78
Differenze nel 1887	— 50.622 52	— 1.382 15	— 3.742 29	— 5.437 19	— 592 95	— 61.777 11	»	— 101 97
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE				
1886-87	441 414 79	9.393 80	99.403 88	616.516 47	10 036 34	1 206 795 28	606 00	1.991 41
1885-86	831.609 42	16 624 83	97,619 25	716.813 46	13 818 08	1,706.485 04	606 00	2.815 98
Differenze nel 1887	— 390.161 63	— 7 231 03	+ 1.784 63	— 100.296 99	— 3.781 74	— 499.689 76	»	— 821 57

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				RODOTTI DELLA DECADE				
1887	1 963 03	12 25	71 96	27 97	49 45	2.121 66	62 00	34 27
1886	3 053 75	21 40	84 75	132 93	37 40	3.330 23	31 00	107 43
Differenze nel 1887	— 1,090 72	— 9 15	— 12 79	— 104 96	+ 12 05	— 1.205 57	+ 31 00	— 73 16
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE				
1886-87	18.296 70	338 20	3.099 95	10.423 77	253 11	32.412 03	62 00	522 77
1885-86	25,545 68	255 90	548 25	814 24	281 50	27.545 57	31 00	888 57
Differenze nel 1887	— 7.248 98	+ 82 30	+ 2.551 70	+ 9.609 53	— 28 09	+ 4.866 45	+ 31 00	— 365 80

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

G. Pastori Dirett. propr. respons.

ANNO XX. Sabato, 8 Ottobre 1887 NUM. 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE OBBLIGAZIONI FERROVIARIE

La *Gazzetta Ufficiale* del 4 corrente pubblica i seguenti decreti:

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA.

Veduta la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª);

Veduto il regolamento approvato con R. decreto del 16 novembre 1886, n. 4181 (Serie 3ª);

Riconosciuta la necessità pratica di introdurre alcune modificazioni nelle disposizioni contenute nel succitato regolamento;

Udito il Consiglio di Stato;

Ritenuto che la legge suddetta ed i contratti con essa approvati, nel disporre la emissione da parte della Società delle Obbligazioni ferroviarie, non ha esclusa la facoltà di stabilire cambi fissi per il pagamento all'estero delle obbligazioni medesime, e ritenuto che, per il miglior collocamento possa essere conveniente ed opportuno, di non fare eccezioni per i titoli stessi, alle condizioni e consuetudini degli altri titoli della specie;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro delle Finanze ed *interim* del Tesoro, di concerto col nostro Ministro dei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. Nelle disposizioni del regolamento approvato con R. decreto 16 novembre 1886, n. 4181 (Serie 3ª) sono introdotte le seguenti modificazioni:

a) Al secondo comma dell'articolo 2 saranno aggiunte le parole: *o titoli di altri multipli a designarsi con i Reali decreti di emissione.*

b) Nel testo del § *a*) dell'art. 3 saranno soppresse le parole: *d'accordo fra la Società ed* — sostituendo all'articolo — *il* — che precede la parola: *Ministero* — la preposizione articolata *dal.*

c) Nel primo comma dell'art. 5 alle parole: *e da un delegato del Governo* — si sostituiranno le parole: *e dal delegato del Governo presso ciascuna Società ed anche da altri funzionari che ne ricevessero l'incarico con decreti Ministeriali.*

d) Al terzo comma dello stesso art. 5 sarà aggiunto: *od anco in Roma quando le Società stesse abbiano propria sede nella capitale del Regno.*

e) Il comma secondo dell'art. 14 sarà modificato come appresso: *Per ogni titolo al portatore unitario, o quintuplo, o di altro multiplo che fosse autorizzato, si fa luogo alla emissione d'altro titolo nominativo di eguale valore.*

f) All'art. 55 si aggiungerà il terzo ed ultimo comma seguente: *Potranno secondo convenienza stabilirsi anche dei cambi fissi per i pagamenti suddetti nel limite dei rapporti monetari fra le diverse piazze.*

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Monza, addì 2 agosto 1887.

UMBERTO.

A. MAGLIANI.
G. SARACCO.

Visto, *Il Guardasigilli:* ZANARDELLI.

I Ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per le finanze, *interim* del Tesoro:

Vista la legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (Serie 3ª), che approva i contratti per l'esercizio delle Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula;

Visto il regolamento approvato con decreto Reale del 16 novembre 1886, n. 4181 (Serie 3ª), per la emissione ed il servizio delle obbligazioni ferroviarie, di cui alla legge medesima;

Viste le modificazioni portate al predetto regolamento con decreto Reale del 2 agosto u. s.;

DECRETANO:

Art. 1. Sono incaricati delle funzioni di delegati governativi per la emissione ed il servizio delle obbligazioni ferroviarie, presso le Società esercenti le Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, rispettivamente i signori:

De Casa cav. ing. Stefano, ispettore di 1ª classe nel R. Ispettorato delle Ferrovie, Niccolari cav. ing. Vincenzo, ispettore capo di 2 a classe id. id.; Spreafico cav. ing. Leonida, ispettore capo di 2.a classe, id. id.

Art. 2. A rappresentare nella firma delle obbligazioni predette il delegato governativo, vengono designati:

a) per la Rete Mediterranea, i signori:

Parenti cav. Francesco, primo segretario di 1.a classe nelle Intendenze di finanza; Zuccoli cav. Luigi, primo ragioniere di 1.a classe id. id.; Salagé cav. Emilio, segretario di ragioneria di 1.a classe id. id.; Paria cav. Emilio, ispettore di 1.a classe nel R. Ispettorato delle Ferrovie; Sirtori cav. ing. Giuseppe, ispettore di 2.a classe id. id.; Marucco cav. ing. Antonino, sotto ispettore di 1. classe id.;

b) per la Rete Adriatica i signori:

Lamperi cav. Ettore, primo ragioniere di 1.a classe nelle Intendenze di finanza; Ippolito cav. Beniamino, segretario di 1.a classe id. id., Pescetti cav. Ubaldo, segretario di ragioneria di 1.a classe id. id.; Amante cav. ing. Gaetano, ispettore di 2.a classe nel R. Ispettorato delle ferrovie; Ferretti cav. Paolo, ispettore di 2.a classe id. id.; Quaglia cav. ing. Giovambattista, sotto ispettore di 1.a classe id. id.

c) per la Rete Sicula, il signor:

Saint-Cyr cav. Ippolito, sotto ispettore di 1.a classe nel R. Ispettorato delle ferrovie.

Il presente decreto sarà registrato alla R. Corte dei conti e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno.*

Roma, addì 23 settembre 1887.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
G. SARACCO.

Il Ministro delle Finanze interim *del Tesoro*
A. MAGLIANI.

Il valico del Monte Bianco

A semplice titolo di cronaca riportiamo la seguente lettera diretta dal presidente della Camera di commercio di Torino al Ministro dei lavori pubblici. Siccome siamo convinti che un valico alpino che dalla Svizzera o dalla Francia scendesse in Val d'Aosta sarebbe di danno anzichè di vantaggio alla città di Torino: 1° perchè per Aosta e Ivrea scenderebbe su Chivasso e non su Torino che rimarrebbe isolata; 2° perchè riteniamo che un nuovo valico fra quello esistente del Cenisio e quello che sarà certamente effettuato del Sempione, non farebbe che diminuire ancora il già scarso traffico che pel Cenisio viene a Torino, così facciamo voti affinchè rimangano per lunghi anni ancora lettera morta i voti espressi nel documento in parola.

Ciò detto, ecco la lettera:

« Con lettera 9 aprile u. s. io aveva l'onore di comunicare alla E. V. la deliberazione 22 marzo di questa Camera, la quale avendo ripresa in esame la questione di un nuovo valico ferroviario internazionale intermedio fra il Frejus ed il Gottardo, ed avendo considerata la nuova fase in cui erano entrati gli studi e le pratiche per la linea del Sempione, chiedeva che il Governo italiano volesse colla maggior sollecitudine possibile far eseguire gli studi del valico del Gran S. Bernardo da lungo tempo patrocinato da essa Camera, per ottenere così tutti gli elementi necessari onde decidere con equanimità e piena cognizione di causa quale fra i diversi progetti concorrenti presentasse maggior convenienza.

« La Eccellenza Vostra si compiacque di assicurare questa Camera che innanzi di prendere qualunque disposizione l'Amministrazione avrebbe data opera perchè la deliberazione fosse informata a studi positivi e severi, confermando così le esplicite dichiarazioni fatte alla Camera dei deputati nella tornata del 7 febbraio u. s. dall'onorevole suo predecessore, l'ex Ministro Genala, il quale annunziava di aver già ordinato alcuni studi, onde poter avere fra mano gli elementi necessari per stabilire dei confronti fra i vari progetti ideati, ed anche eventualmente per escogitare progetti nuovi, ai quali, dal punto di vista dell'interesse italiano, si dovesse dar la preferenza.

« Or bene dopo quell'epoca, da quanto risulta a questa Camera, il Governo italiano ha bensì provveduto all'effettuazione di studi ed ha avviate pratiche relativamente alla progettata linea del Sempione per renderla più favorevole agli interessi nazionali, ma non pare che abbia iniziati studi del Gran San Bernardo o d'accordo col Governo Svizzero in dipendenza dell'impegno assunto coll'articolo 13 del vigente trattato di commercio, o in difetto per proprio conto.

« È certamente lungi dal pensiero di questa Camera di dubitare che la formale promessa fatta dall'ex ministro Genala e confermata dall'E. V. possa essere posta in oblio.

« Ma è lecito dubitare della opportunità degli studi del Gran San Bernardo quando essi fossero ulteriormente ritardati, poichè con tale ritardo si verrebbe a creare fra i due valichi rivali una troppo grave disparità di condizioni. Invero si avrebbe da una parte il Sempione completamente studiato e di immediata effettuabilità, dall'altra il Gran San Bernardo in istato di semplice progetto senza il conforto di studi tecnici.

« In tale situazione di cose è troppo evidente che il Gran S. Bernardo correrebbe grave rischio di essere sacrificato.

« Dinanzi a tanto pericolo onde si è vivamente commossa la pubblica opinione in questa regione, credo mio dovere rinnovare alla E. V. le più vive istanze affinchè siano sollecitamente eseguiti gli studi del Gran S. Bernardo, ed affinchè il Governo italiano non prenda alcun impegno circa il Sempione prima di avere raccolti e vagliati tutti gli elementi necessari a stabilire un confronto fra i due progetti suindicati.

« Questa Camera è profondamente convinta che da studi accurati risulterà che mentre la linea del Gran S. Bernardo sarà notevolmente utile a quei centri italiani che aspirano al Sempione, favorirà grandemente gli interessi commerciali ed industriali della regione importantissima, il cui movimento fa capo a Torino; per contro codesti interessi sarebbero affatto sacrificati dalla ferrovia del Sempione.

« Che se per avventura, ad onta dell'art. 13 del vigente trattato di commercio, si sollevassero da parte della Svizzera inattese, assolute difficoltà alla esecuzione della linea del Gran S. Bernardo, onde risultasse inutile per ora intraprenderne gli studi, in tal caso dovrebbe il Governo nostro rivolgere la sua attenzione al Monte Bianco.

« Molto facilmente con una variante al tracciato della grande galleria nel massiccio del detto Monte, e mediante l'esecuzione di nuove linee che il Cantone di Ginevra sta studiando, questo valico potrebbe presentarsi più favorevole che non pel passato agli interessi italiani, nonchè a quelli del Cantone di Ginevra e del Nord-Est della Francia.

« Indubbiamente se la linea del Monte Bianco può essere pel commercio piemontese preferibile a quella del Sempione, non è men vero che anche pel Monte Bianco i principali

centri italiani interessati alla linea del Sempione potrebbero attivare a loro favore una corrente profittevolissima di scambi internazionali.

« Pertanto, facendomi interprete dei precipui interessi economici che sono affidati alla tutela di questa Camera, mi rivolgo all'E. V. scongiurandola a far sì che le tranquillanti sue assicurazioni si traducano sollecitamente in fatti persuasivi, fidenti che il Governo nel risolvere l'ardua questione vorrà tener conto delle considerazioni che suffragarono il summenzionato voto del 22 marzo u. s. di questa Camera, e vorrà evitare al commercio piemontese, già tanto danneggiato dall'apertura del Gottardo, un nuovo gravissimo ed irreparabile pregiudizio.

« Torino, 2 ottobre 1887.

« Il Presidente: *G. Locarni* ».

Le Strade Ferrate Straniere

FERROVIE DEL BELGIO

Nel Belgio le prime ferrovie vennero costruite ed esercitate dallo Stato in forza della legge del 1° maggio 1834.

A quell'epoca per impedire che il partito orangista (nella cui schiera si contavano i principali capitalisti del paese) potesse, diventando concessionario delle ferrovie, avere nelle proprie mani questo potente istrumento di sviluppo del commercio e delle industrie, Governo e Paramento deliberarono che le ferrovie venissero costruite ed esercitate direttamente dallo Stato.

Dal 1834 al 1851, tranne poche linee d'interesse locale, non si ebbero che ferrovie di Stato; ma essendosi riconosciuto che l'esercizio di alcune linee riusciva di troppo aggravio al bilancio, dopo il 1851 il Governo credette conveniente di concedere anche a Società private linee di gran traffico, e così nell'anno 1870 eranvi 39 Compagnie d'esercizio, con uno sviluppo di 2231 chilometri, mentre lo Stato non esercitava che una rete di 863 chilometri.

Tutte le linee concesse, intercalate a quelle governative, erano di grave imbarazzo per l'esercizio, per modo che il Governo dopo il 1870 reputò di riscattare alcune linee, ed infatti con la legge del 1875 riscattò quelle del Lussemburgo, e con quella del 31 maggio 1878 molte altre, accontentandosi per talune di fare direttamente l'esercizio, dando alle Società una partecipazione agli utili.

Per cui nel 1885 le ferrovie belghe, dello sviluppo di chilometri 4,365, erano così esercitate:

Dallo Stato	Chilom.	3,109
Dalle Società	»	1,256

Le Società di qualche importanza rimaste ancora sono:

Grand Central Belge	Chilom.	611
Flandre Occidentale	»	164
Nord Belge	»	175

Negli altri Stati europei l'esercizio delle ferrovie si può dire che seguì le sorti delle condizioni finanziarie.

In Austria-Ungheria, nel 1853, il Governo non ricorse all'industria privata che per le strade secondarie, costruì ed esercitò direttamente tutte le linee principali.

In seguito essendo le finanze dello Stato in condizioni poco floride, venne nel divisamento di vendere tutte le linee costruite e in costruzione, per una somma determinata, sulla quale garantiva un interesse netto del 5,2 0[0 ammortamento compreso.

Le prime due Società che si costituirono furono la *Società austriaca delle ferrovie dello Stato* (Staatsbahn) e la *Società delle ferrovie del sud dell'Austria* (Südbahn), quindi quella del *Nord-Austria*, dell'*Ovest-Elisabetta*, di *Francesco-Giuseppe*, ecc.

Senonchè nel 1868, in causa d'imbarazzi finanziari di alcune Società concessionarie, il Governo ritornò di nuovo all'idea dell'esercizio governativo e riscattò parecchie strade, e allorquando il Governo italiano, con la Convenzione di Basilea, acquistò le linee facenti ancora parte della Südbahn e situate sul territorio italiano, a Vienna si manifestò una forte tendenza pel riscatto delle linee ferroviarie private, tendenza che condusse alla legge del 14 dicembre 1877, la quale dà al Governo imperiale la facoltà di fare convenzioni di riscatto, esercitando poi, se del caso, direttamente le linee acquistate.

La questione dell'esercizio di Stato fu ancora discussa nell'anno 1884, ma non risoluta, guisa che oggidì si hanno:

In Austria 10,383 chilometri, di cui 5,102 esercitati dallo Stato e 5,281 esercitati dalle Società.

In Ungheria 5,909 chilometri, di cui 4,251 esercitati dallo Stato e 1,658 esercitati dalle Società.

Più chilom. 5,641 di ferrovie austro-ungheresi concesse.

FERROVIA DEL GOTTARDO

QUINDICESIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuaz. v. n. 40)

F. SERVIZI AUSILIARI.

1° *Officine*.

Le *Officine centrali di Bellinzona* furono esercite, durante l'attuale esercizio, nelle stesse condizioni provvisorie del 1885. Il numero dei funzionari ed impiegati non ha cambiato.

Il numero degli operai addetti ai differenti lavori oscillò nei seguenti limiti:

Totale operai al 1° gennaio . .		144
»	» 31 dicembre .	143

Il massimo raggiunto fu di 184, il minimo fu di 143.

Le Officine centrali eseguirono delle riparazioni a 61 locomotive, 310 vetture e 557 vagoni.

Al primo gennaio erano in riparazione: 16 locomotive, 18 vetture e 17 vagoni; al 31 dicembre: 9 locomotive, 18 vetture e 13 vagoni.

Oltre a queste riparazioni si eseguirono speciali lavori, ad esempio: confezione di pezzi di riserva per locomotive, vetture e vagoni; adattamento del freno Hardy a 7 locomotive del tipo *C*, del freno automatico a 4 locomotive del tipo *C*, 4 vetture e 2 forgoni e del riscaldamento a vapore a 42 locomotive, 34 vetture e 11 forgoni; costruzione di porte doppie ad un certo numero di vetture tipo *C*; trasformazione di 2 vagoni Kv in vagoni per trasporto di volatili; confezione d'utensili per il deposito di Brasca, fabbricazione di materiale per conto dell'Economato. Le Officine centrali eseguirono inoltre riparazioni e trasformazioni d'ogni genere per conto degli altri rami di servizio.

Le *Officine dei depositi* si occuparono specialmente delle piccole riparazioni e della manutenzione delle locomotive in servizio; ed oltre a questi eseguirono esse pure lavori per altri rami del servizio.

Il numero degli operai addetti alle Officine dei depositi era: al 1° gennaio di 52, al 31 dicembre di 58, e nel corso dell'anno oscillò fra 52 e 61.

2° *Officina per il gaz.*

L' *Officina per il gaz di petrolio a Bellinzona* produsse durante l'esercizio 12,328 m³ di gaz, il cui consumo va così suddiviso:

A carico del Gottardo	m³	6,468,679
» d'altre Compagnie	»	4,950,001
provvista	»	14,000
fughe	»	895,320
Totale	m³	12,328,000

Nel 1886 il prezzo del gaz fu:
per m³ di gaz fabbricato di L. 1.85
» » utile . . . » 2.—

Il gaz fu concesso al prezzo di L. 2 il m³.

Durante l'esercizio s'impiegarono, per la fabbricazione del gaz, chilog. 25,972.30 di materie prime, cioè: chilogrammi 23,700 di gasolina, chilogrammi 1432.30 d'olio greggio e chilog. 840 di petrolio. 100 chilog. di materie prime diedero m³ 47.5 di gaz.

G. Diversi.

1° *Accidenti.*

Durante l'esercizio abbiamo avuto da registrare 11 accidenti: 4 sviamenti, 1 collisione, un altro accidente, 5 accidenti seguiti da morte e ferite.

2° *Contratti d'assicurazione.*

L'organizzazione delle nostre assicurazioni non subì, durante l'esercizio 1885, variazione di sorta.

3° *Casse di previdenza.*

A. *Cassa soccorso e pensioni per gl'impiegati.* Durante l'esercizio il numero dei soci da 836 salì a 861, con una media di 855.

Il numero dei soccorsi elargiti ad impiegati colpiti da incapacità al lavoro ed alle famiglie d'impiegati morti è di 47 con una media di 32; nel 1885 il totale fu di 33 e la media di 23 casi.

In 3 casi si pagarono indennità per una volta tanto, mediante annullamento d'ogni ulteriore pretesa verso la cassa di soccorso.

Visto l'aumento considerevole delle spese per soccorsi e rimborsi, ci siamo trovati nella necessità di portare, a cominciare dal 1° gennaio 1886, al 100 0[0 delle contribuzioni dei soci, il sussidio della Compagnia il quale non rappresentò fino ad ora che i 2[3 delle quote annue.

Ecco il risultato dei conti:

Rimanenza cassa al 1° gennaio		L. 359,913.99
Introiti	L. 118,854.45	
Spese	» 19,696.69	
Eccedenza	» 99,157.76	» 99,157.76
Interessi dei valori depositati		» 1,027,88
Rimanenza cassa al 31 dicembre		L. 460,099.63

(Continua).

Le Strade Ferrate nell' India

Un rapporto ufficiale dell'Amministrazione inglese delle strade ferrate nell' India dice che al 31 marzo 1886 la lunghezza complessiva di quelle strade ferrate in esercizio ascendeva a 19,913 chilometri. Altri 5953 chilometri erano in costruzione, dei quali 240 furono aperti all'esercizio prima del 1° giugno, cosicchè a questa data si avevano 20,153 chilometri. I 19,913 chilometri si dividevano come segue: 3335 erano ferrovie dello Stato imperiale ed esercitati dallo Stato medesimo, 5609 erano proprietà dello Stato, ma erano affidati all'esercizio privato, 6311 erano proprietà privata con garanzia d'interesse, 1039 erano proprietà privata con sussidio dello Stato, 13 erano semplicemente proprietà privata; agli Stati indiani appartenevano 703 chilometri che esercitavano essi stessi, e altri 404 chilometri dati all'esercizio privato.

L'aumento della rete nell'anno finanziario 1885-86 fu di chilometri 183 nelle ferrovie dello Stato imperiale, di 246 nelle ferrovie provinciali, di 137 nelle ferrovie private con garanzia d'interesse, e di 39 nelle ferrovie degli Stati indigeni. Le ferrovie a doppio binario si estendono complessivamente sopra 1419 chilometri. Nella massima parte della rete la larghezza del binario è di m. 1.67; si trova poi assai estesa la larghezza di un metro; su piccoli tratti si trovano binari di m. 1.22, m. 0.76 e m. 0.61. Il traffico era fatto per mezzo di 2974 locomotive e 62,405 veicoli, che trasportavano 80 milioni e 864,779 viaggiatori, più 18,925,385 tonnellate di merci. I prodotti ascesero a 447 milioni di lire, le spese d'esercizio a 219 milioni, restando così un prodotto netto di 228 milioni, che ha dato al capitale impiegato in quelle ferrovie l'interesse del 5,84 0[0 di fronte a 5,67 nell'anno precedente. L'esercizio delle strade ferrate occupava 4375 europei, 206,893 indigeni e 4598 persone di altri paesi; in tutto 215,866 persone. Gl'indigeni formavano dunque il 96 0[0 del personale.

I telegrafi in Italia nel 1885-86

La relazione statistica pubblicata in questi giorni dalla Direzione generale dei telegrafi dello Stato comprende il periodo dal 1° gennaio 1885 al 30 giugno 1886, allo scopo di armonizzare anche la gestione dei telegrafi con quella di tutte le altre Amministrazioni dello Stato, che si svolgono nell'esercizio finanziario dal 1° luglio al 30 giugno dell'anno successivo.

Dopo aver accennato in principio all'ordinamento dell'Amministrazione centrale, che non ha avuto, nei diciotto mesi, mutamenti di rilievo; allo stato degl'impiegati ed al personale in genere, che aumentò di poco nella più ristretta proporzione dell'accresciuto lavoro, la relazione passa ad esporre lo sviluppo delle linee telegrafiche.

Alla fine del 1885 le linee telegrafiche dello Stato raggiunsero una lunghezza di chilometri 30021 con uno sviluppo di 106,755 chilometri di fili. In confronto coll'anno precedente, si ebbe un aumento di chilometri 833 nella lunghezza, e di chilometri 3675 nello sviluppo dei fili. L'aumento d'estensione delle linee è anche maggiore di quello verificatosi nel 1884, che fu di chilometri 682; donde apparisce che nel 1885 si costruirono 151 chilometri di linee più che nell'anno precedente.

Complessivamente, per tutto il territorio del regno si aveva, al 31 dicembre 1885, un chilometro di linea telegrafica per ogni 10 chilometri quadrati di superficie, e un chilometro di filo per ogni 3 chilometri quadrati di superficie. Queste medie non sono però eguali in tutte le regioni, andandosi da un massimo sviluppo di linee e di filo, in Lombardia e in Liguria, ad un minimo in Sardegna.

In confronto agli altri Stati europei, per lunghezza assoluta delle linee telegrafiche l'Italia viene sesta, cioè dopo la Russia, Germania, Francia, Gran Brettagna ed Austria; ma, in rapporto alla superficie, la classificazione riesce diversa, e l'Italia prende l'ottavo posto, cioè dopo la Francia, Germania, Belgio, Paesi Bassi, Svizzera, Gran Bretagna ed Austria.

Nel primo semestre del 1886 si ebbe nelle linee telegrafiche italiane un altro aumento di chilometri 552, e lo sviluppo dei fili si accrebbe di altri 2153 chilometri. Si avevano per conseguenza al 30 giugno 1886 chilometri 30,573 di linee, e chilometri 108,908 di fili telegrafici.

La relazione espone quindi il dettaglio dei lavori eseguiti e tratta dei guasti del materiale; accenna alle nuove convenzioni stabilite colle Società ferroviarie circa al collocamento e alla manutenzione delle linee telegrafiche e passa a discorrere della rete telegrafica sottomarina.

I cavi sottomarini, che al 30 giugno 1886 approdavano alle coste d'Italia, erano 11 di proprietà dello Stato, ognuno ad un solo conduttore; 10 erano quelli postali e mantenuti per conto dello Stato dalla *Eastern Telegraph Company*, dei quali sei a 3 conduttori, uno a 2 e tre a 1 conduttore; più altri sei cavi sottomarini ad un solo conduttore erano proprietà di altri Stati o Compagnie. La lunghezza dei cavi di proprietà dello Stato era di 183,282 metri; quella dei cavi della *Eastern* di 337,986 metri e quella dei cavi appartenenti ad altri Stati o Compagnie era di 2,203,325 metri. La relazione ricorda poi che colla legge 15 aprile 1886 fu approvata la convenzione colla Ditta Pirelli e C. per la posa e la manutenzione di 33 nuovi cavi sottomarini.

I nuovi uffici telegrafici aperti nel corso dell'anno 1885 e nel 1° semestre 1886 furono 215, dei quali 105 esercitati dallo Stato e 110 dalle ferrovie. Così al 30 giugno 1886 erano 3118 gli uffici in attività per servizio del pubblico, dei quali 2032 esercitati dallo Stato e 1086 dalle ferrovie; e altri 434 uffici ferroviari funzionavano ad esclusivo servizio delle ferrovie.

Il numero dei telegrammi privati spediti all'interno, nell'anno 1885, ascese a 6,506,345, con aumento di 245,492 a fronte del 1884; nel 1° semestre 1883 furono 3,261,966.

I telegrammi privati spediti all'estero salirono, nel 1885, a 610,659 con aumento di 14,274 sull'anno precedente e nel primo semestre 1886 giunsero a 317,645. Quelli privati ricevuti dall'estero furono 699,210 nel 1885, superando di 23,964 quelli ricevuti nel 1884; nel primo semestre 1883 se ne ebbero 373,941. Infine i telegrammi internazionali o di transito furono 179,036 nel 1885 con aumento di 4099 sull'anno precedente, e nel 1° semestre 1886 sommarono a 81,575.

Nell'insieme i telegrammi privati spediti all'interno e all'estero, quelli ricevuti dall'estero e quelli internazionali furono, nel 1885, n. 7,995,250, in aumento di 287,829 a confronto dell'anno precedente; mentre nel 1° semestre 1886 salirono, in complesso, al n. 4,035,127, ciò che dimostra un ulteriore aumento anche in quest'anno.

I telegrammi governativi e di servizio telegrafico spediti dagli uffici telegrafici governativi nel 1885 furono 664,358 con aumento di 21,781 a fronte del 1884; e nel primo semestre 1886 salirono a 332,650. Cumulando il servizio dei privati con quello governativo, si ha pel 1885 un movimento complessivo di 8,659,608 telegrammi, cioè 300,610 in più del 1884; e nel primo semestre 1886 un insieme di 4,367,777 telegrammi.

Nel 1885 il prodotto dell'Amministrazione fu di lire 12,820,066 e le spese di L. 10,213,159 con un beneficio netto di lire 2,606,907, senza tener conto dei telegrammi governativi in franchigia, con un aumento di L. 211,914 sul beneficio netto realizzato nel 1884.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Siamo informati che presso la Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo in Milano trovasi da alcuni giorni riunita una Commissione di Agenti delle ferrovie svizzere ed italiane (Gothardbahn, Unione-Svizzera, Svizzera-Centrale, Giura-Berna-Lucerna, Nord-Est-Svizzera, Adriatica e Mediterranea) commissione la quale si occupa dei lavori per la riforma delle tariffe dirette italo-svizzere.

Lunedì 10 corrente si riuniranno poi in Milano alcuni funzionari superiori delle suddette ferrovie per trattare la parte regolamentare delle nuove tariffe italo-svizzere. In questa occasione crediamo saranno risolte alcune questioni tutt'ora pendenti e fra queste quella importante del traffico dei cotoni in transito dell'Italia.

><

Oggi ebbe luogo l'annunziata apertura del tronco Cuneo-Roccadebaldi, della linea Cuneo-Mondovì. I treni viaggiatori, su questo tronco, saranno quattro giornalieri, due di andata e due di ritorno.

><

Siamo informati che con recente decreto Ministeriale venne autorizzata la Società del Mediterraneo ad effettuare la spesa di L. 151,154.25 per impianto del secondo binario fra le stazioni di Brandizzo e Chivasso.

><

Ci informano che il 10 corr. avrà luogo a Chiasso un convegno fra i rappresentanti delle ferrovie italiane e quelli del Gottardo, allo scopo di mettersi d'accordo circa un progetto di ampliamento dei magazzeni doganali in quella stazione, resisi troppo ristretti pel sempre crescente transito internazionale.

><

La Società delle ferrovie del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dei lavori di riparazione e di riordinamento della galleria dei Cappuccini posta fra la vecchia e la nuova stazione di Spezia, galleria nella quale già da tempo si sono manifestate delle deformazioni nel rivestimento a cui è necessario provvedere urgentemente. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 120,000.

><

Il Servizio delle costruzioni per le strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto riguardante i maggiori lavori da eseguirsi in stazione di Casalbuono, lungo la linea Sicignano-Castrocucco, affine di renderla adatta al ser-

vizio di Stazione testa di linea, qualora si voglia aprire nel prossimo anno 1888 all'esercizio il tronco da Fegiano a Casalbuono. L'importo dei lavori preventivati con il detto progetto ammonta a L. 60,000.

><

Sappiamo che il 29 Settembre scorso la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ha aperto la gara per la fornitura e posa in opera di una tenda metallica pel fabbricato passeggieri della stazione di Pra. Importo dei lavori L. 6,000. Le offerte dovranno essere fatte per le ore 10 ant. del 13 andante.

><

Nello stesso giorno venne pur aperta la gara per appalto dei lavori di modificazione locali nel fabbricato viaggiatori della medesima stazione. Importo L. 2,000. Termine utile per le offerte fino alle 10 ant. del 16 andante.

><

Il Comitato superiore delle Strade Ferrate ha preso in esame i seguenti affari, ed ha ritenuto:

Potersi approvare il progetto presentato dalla Società della Rete Mediterranea per l'impianto di chiusure con muretti lungo il tronco Napoli-Torre Annunziata centrale, imputando la presunta spesa di lire 50,000 sui fondi inscritti al N. 3 dell'allegato *B* al contratto d'esercizio;

Potersi in massima approvare, con riserva di pronunciarsi definitivamente quando si presenteranno i progetti dettagliati, la proposta fatta dalla Società della Rete Mediterranea pel riordino ed ampliamento della stazione di Genova, piazza Brignole, e per la costruzione di una stazione oltre Bisagno per le merci a piccola velocità;

Potersi approvare il progetto presentato dalla Società della Rete Mediterranea per l'impianto di nuovi binari e meccanismi fissi sulle calate della nuova Darsena Vittorio Emanuele nel porto di Savona.

><

Ci scrivono da Catania che il Presidente del Consorzio costituitosi per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumetnea ha ripresentato al Ministero dei lavori pubblici il progetto della ferrovia medesima debitamente rettificato a senso del parere in proposito emesso dal Consiglio Superiore.

><

La Società delle Strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle ferrovie dell'Adriatico ha chiesta la sanzione governativa per la proroga di un anno della concessione fatta alla Ditta Boin et Costantin di Ventimiglia per i suoi trasporti di birra.

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno dichiarato al R. Ispettorato generale di non potere accogliere la domanda della Unione Italiana dei fabbricatori di birra per la parte che riguarda le facilitazioni invocate pei trasporti in ferrovia di detta merce.

Le predette Amministrazioni avrebbero osservato che i trasporti di birra sono serviti da tariffe speciali sia che trattisi di spedizioni a grande velocità in bottiglie od in fusti, sia a vagone completo a piccola velocità accelerata. Anche i fusti di ritorno godono della tariffa speciale in conformità di quanto si usa per tutti gli altri recipienti di ritorno. Sicchè, qualora si tenga conto del valore della merce, occorre convenire che la birra è favorita in modo speciale per quanto riguarda il suo trasporto in ferrovia.

Che se la birra nazionale non può reggere alla concorrenza estera non è da ricercarne la causa nel prezzo del trasporto in ferrovia, ma sibbene, ed esclusivamente nella miglior qualità di quest'ultima che ne rende grandissimo il consumo nel nostro paese, malgrado il suo prezzo elevato.

><

Sappiamo che i Comuni di Mestrino, Villafranca, Rubano e Veggiano hanno presentata una istanza alla Società delle Strade ferrate Meridionali, tendente ad ottenere l'impianto di una fermata lungo la linea Verona-Peschiera fra le stazioni di Padova e Pojana, e precisamente al km. 46,500 da Venezia, la quale risulterebbe distante km. 9,500 da Pojana e km. 5,500 da Padova.

I paesi circostanti alla detta località hanno una popolazione di circa 8,000 abitanti.

Sappiamo che la Società esercente, prima di addivenire alla spesa per l'impianto dell'occorrente fabbricato viaggiatori e del doppio binario avrebbe intenzione di esperimentare per la durata di un anno, il servizio dei viaggiatori nella località medesima.

><

Con Decreto Ministeriale del 23 Settembre u. s. fu approvata l'aggiunta alla nomenclatura e classificazione delle merci della voce: *gangheri e gangherelle di ferro e d'ottone*, coll'indicazione della classe 2.a della tariffa generale e della tariffa speciale N. 75.

><

Con altro Decreto del 3 corr. mese fu autorizzata l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe della voce: *tubi conduttori dell'elettricità sistema Edison*, con l'indicazione della classe 4.a della tariffa generale e speciale N. 75 e della tariffa speciale 116 serie D.

><

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico ha sottoposto alla sanzione governativa una convenzione da essa concordata colla Ditta Paolo ed Isacco fratelli Guffanti di Alzano Maggiore per la concessione di un prezzo speciale pel trasporto di calce da Bergamo a Milano. In corrispettivo della facilitazione concessagli la Ditta si obbligherebbe ad un trasporto annuo minimo di 3,000 tonnellate di calce a piccola velocità ed in vagoni carichi per la portata o paganti come tali.

><

È stato firmato il decreto ministeriale mediante il quale alle voci *fusi di legno per filande e filatoi* e *rocchetti di legno per telai e filatoi* delle vigenti tariffe sono sostituite rispettivamente le voci: *fusi di legno e di pasta di legno ecc.*, giusta la proposta fatta dalle ferrovie del Mediterraneo, anche a nome di quelle dell'Adriatico, e della Sicilia.

><

Ci scrivono da Udine che quella Camera di Commercio ed Arti ha fatto adesione alla istanza presen-

tata al Ministero dei lavori pubblici dalla Camera di Commercio di Genova circa i miglioramenti reclamati dal commercio nel servizio ferroviario, e segnatamente nella parte concernente le tariffe.

><

Ci consta che il Direttore della Agenzia di Napoli della Banca Tiberina, in omaggio alle disposizioni contenute nel capitolato di concessione delle due funicolari del Vomero, ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate il progetto completo per l'impianto meccanico delle due funicolari medesime.

><

Nella seduta tenutasi il 7 andante dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta ing. E. Breda di Milano per fornitura d'un carrello trasbordatore per vetture e vagoni destinato alla stazione di Roma-Trastevere.

Colla Ditta stessa per fornitura di una macchina completa per alimentazione acqua al rifornitore della stazione di Robilante.

Colla Ditta Vanni Alessandro di Bologna per applicazione di tende metalliche al fabbricato viaggiatori in stazione di Potenza.

Colla Actien Verein Duisburger Hütte di Duisburg per fornitura di Kg. 200,000 di lamiere di ferro da millimetri 4 di spessore ed oltre della categoria 5ª.

Colla Ditta Corradini e Mathieu di Napoli per fornitura di Kg. 20,000 di rame rosso in barre.

Colle Fabbriche unite di biacche e colori di Genova per fornitura di 3000 cassette di biacca fina esclusivamente in pani,

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni concernenti il servizio delle strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che con la limitazione di cui nel parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici possano essere approvati la perizia e l'atto di sottomissione della Impresa Sacchet, relativi ai lavori di completamento del quarto tronco della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso e la conseguente maggiore spesa di L. 136,000;

2° Che con le modificazioni suggerite dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici possa approvarsi il progetto di maggiori lavori per il consolidamento di due frane, una delle quali compresa nel tronco Sicignano-Galdo e l'altra da Galdo ad Auletta della linea da Sicignano a Castrocucco, con una spesa di L. 41,300;

3° Che possa essere approvato uno schema di transazione con la Impresa G. Gloag riguardante la costruzione del tronco da Villa San Giovanni al Condoleo sulla ferrovia da Reggio a Castrocucco;

4° Che siano da approvarsi le proposte del collaudatore e della Direzione tecnica governativa della ferrovia da Roma a Solmona relative all'esonero di multa per ritardo nella esecuzione dei lavori e per maggiori compensi da accordarsi alla Ditta Morosi e Calderai in ordine alla liquidazione finale e collaudo dei lavori da essa eseguiti pel tronco da Tivoli a Mandela della ferrovia predetta;

5° Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni, meriti la ministeriale approvazione il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate dell'Adriatico per l'impianto di una fermata a Montenero di Bisaccia, lungo la linea da Bologna a Foggia;

6° Che possa esser approvata la convenzione stipulata fra l'Amministrazione dei lavori pubblici e la Signora Laura Bellini Balsari per transazione di una vertenza riguardante la espropriazione di alcuni terreni di proprietà di quest'ultima occorsi per la costruzione del tronco da Oleggio a Sesto Calende, nella ferrovia Novara-Pino.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo.

L. 680 per lavori nel locale ad uso dormitorio del personale viaggiante in stazione di Ventimiglia;

L. 3,710 per la sostituzione di una piattaforma da m. 4 vecchio tipo con altra del diametro di m. 4.50, ultimo tipo adottato, nella Stazione di Cassino;

L. 5,600 per l'impianto di una bilancia a ponte da 30 tonn. in Stazione di Torrazza (linea Torino-Milano);

L. 13,800 per la sostituzione di una piattaforma da m. 8.50 ad altra da m. 7 in Stazione di Genova P. B.;

L. 1.010 per l'impianto di una cancellata in legno a chiusura dell'officina del gaz in Stazione di Roma;

L. 720 per la ricostruzione di un muro nella rimessa locomotive di Villafranca d'Asti;

L. 72,500 per l'impianto di un binario d'incrocio a Pieve di Sori (linea Genova-Spezia);

L. 3,600 per la costruzione di una cancellata di chiusura della Stazione di Moncalieri;

L. 2,150 per l'impianto di comunicazioni elettriche e telefoniche nelle nuove Officine di Torino;

L. 1,100 per l'impianto di un disco ripetitore fra Milano Centrale ed il bivio Acquabella;

L. 1,500 per fornitura di trasmissioni per l'officina del deposito locomotive a Spezia;

L. 780 per ampliamento dell'ufficio del Comando Militare in Stazione di Milano;

L. 300 per impianto di barriere davanti diversi caselli fra Voltri e Savona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo — La Società della Rete Mediterranea ha richiesta al R. Ispettorato generale delle Ferrovie l'autorizzazione di procedere ad una gara internazionale, a mezzo di licitazione privata, per la fornitura di tonnellate 37,000 di ruotaie d'acciaio del presunto importo di lire 5,180,000.

La stessa Società ha pure domandato di essere autorizzata a procedere alla fornitura, a mezzo di licitazione privata, fra Ditte nazionali, di N. 200,000 chiavarde a testa sferica modello N. 2; 80,000 arpioni di arresto; 2000 stecche corniera; 5000 piastre di controgiunto, e 10,000 chiavarde mod. S. L., del complessivo importo di L. 80,000.

Su queste due domande il Comitato superiore delle strade ferrate ha dato parere favorevole.

— Visto lo sviluppo preso dal traffico in stazione di Eboli, la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha reputato conveniente di studiare un progetto di ampliamento della stazione medesima, comprendente anche la costruzione in muratura degli attuali fabbricati in legname esistenti fino da quando la stazione venne aperta all'esercizio. Un tale progetto, che considera una spesa di L. 170,000, venne recentemente sottoposto all'approvazione governativa.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle Strade ferrate Meridionali ha chiesta l'approvazione governativa delle seguenti proposte:

Per la concessione a favore della Ditta I. G. Schmidt di un prezzo speciale pel trasporto di semi oleosi (ricino e sesamo) che per suo conto si effettueranno da Venezia a Legnago, a condizione che il trasporto minimo annuo non sia inferiore a 2,500 tonnellate;

Concessione alla Ditta Sala di Bergamo della stessa facilitazione di cui fruiscono le Ditte Rossi di Schio e Roi di Vicenza, pel trasporto di filati e tessuti in destinazione di Napoli;

Concessione alla Ditta Dall' Armi Roberto di Belluno di un prezzo speciale pei trasporti di legname greggio semplicemente segato e squadrato da Sedico a Milano e da Belluno a Venezia, con obbligo della Ditta di far trasportare in un anno almeno 1500 tonnellate di legname come sopra;

Autorizzazione per effettuare in via di esperimento 12 treni speciali da utilizzare nel trasporto di torba dall'agro ferrarese, onde poter giudicare della convenienza o meno di accogliere una domanda avanzata dalla Ditta Cirio riguardante l'effettuazione per suo conto di treni speciali permanenti da adibirsi nei trasporti predetti.

— La stessa Società ha sottoposto all'autorizzazione governativa i seguenti progetti:

Impianto della fermata di S. Martino in Strada presso la casa cantonale n. 34 fra le stazioni di Lodi e Secugnago, linea Milano-Piacenza — lire 60,000.

Impianto di una piattaforma di m. 8,50 nella stazione di Bari — lire 11,400.

Prolungamento del binario trasversale del ponte a bilico e collegamento del detto binario mediante piattaforma girevole con quello destinato alle merci delle ultime classi nella stazione di Vergato, linea Bologna-Pistoia — linea 6400.

Ferrovie Sicule. — Il giorno 5 corr. si è radunato in Roma il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Sicule.

Dopo avere discusse ed esaurite varie pratiche correnti, ha stabilito di riunirsi il 17 corrente per la discussione del bilancio dell'esercizio 1886 87.

Indi decise di tenere l'assemblea generale il 22 novembre.

Ferrovia Torino-Cuneo-Savona. — Gli azionisti della Società anonima concessionaria della strada ferrata da Torino a Cuneo e a Saluzzo si sono adunati in assemblea generale sotto la presidenza del presidente del Consiglio di Amministrazione, avv. Luigi Mongini. Erano chiamati a deliberare sul bilancio del 1886 e circa il riscatto delle azioni della Società ancora in circolazione, riscatto che il Governo ha determinato di fare, valendosi della facoltà concessagli dall'art. 53 del capitolato approvato con legge 9 luglio 1850. Il bilancio del 1886 presentava una eccedenza attiva di L. 395,388.92. Il Consiglio d'amministrazione propose e l'assemblea deliberò di distribuire alle azioni tolte dalla circolazione L. 18,390, ed alle azioni ancora in circolazione L. 18 per ognuna. Tale somma è pagabile al presente alla sede sociale, in Torno, via S. Teresa, 18. Il riscatto fu deliberato all'unanimità sopra queste basi:

1. Ad ogni azione saranno pagate L. 486.52, rappresentanti la capitalizzazione in ragione di lire cento per ogni cinque di rendita conseguite nei tre anni dell'ultimo quinquennio, nei quali i prodotti sociali sono stati maggiori, in base al citato articolo 53 del Capitolato 9 luglio 1850;

2. Il riscatto avrà effetto dal 1° luglio del corr. anno;

3. Il fondo d'ammortamento in L. 143,098.17 verrà distribuito alle azioni;

4. Verrà pure distribuita alle azioni la somma di L.31,843.60 trattenuta sui conti del 1886 per fare fronte al pagamento delle imposte nel secondo semestre 1887;

5. Alle azioni verrà distribuita pure la differenza fra il prezzo d'acquisto e quello del riscatto di tre azioni sociali esistenti nella Cassa della Società;

6. I riparti indicati ai numeri 3, 4 e 5 si faranno a 21,997 azioni, escludendo così da essi le tre azioni in portafoglio;

7. Ai titoli di semplice godimento saranno pagate le somme indicate ai numeri 3, 4 e 5, quale compartecipazione agli utili sociali;

8. I pagamenti tutti saranno fatti appena liquidate tutte le contabilità sociali. Tutto induce a credere che potranno essere fatti al finire di dicembre del corrente anno, o in principio di gennaio del 1888;

9. Sulle L. 486,52 dovute pel riscatto ad ogni azione, saranno pagati gl'interessi dal 1° luglio al 31 dicembre 1887, in ragione del 5 0|0;

10. Gli azionisti avranno inoltre diritto al dividendo pel primo semestre 1887, quale risulterà dal relativo bilancio.

L'Assemblea ha eletto stralciari i signori: comm. Attilio Vivaldi, cav. Eugenio avv. De Rizzoli ed Antonio Kuster.

Ferrovia Alessandria-Piacenza. — Ha avuto luogo in Torino l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Anonima concessionaria delle strade ferrate da Alessandria e Novi a Piacenza. L'Assemblea era presieduta dal comm. avv. Luigi Mongini, presidente del Consiglio d'Amministrazione.

Il conto profitti e perdite per l'anno 1886 presentò un avere di lire 2,654,371.09, ed un dare di lire 360,406.35. Furono per altro stralciate dai conti alcune partite riflettenti spese d'impianto in contrattazione.

Allo stato delle cose i conti del 1886 presentarono un attivo di lire 2,293,964.74.

A titolo di interessi sono state già pagate pel 1886 alle 34,500 azioni lire 25, cioè lire 12.50 per ogni semestre. Il Consiglio d'Amministrazione ha proposto di distribuire alle azioni sociali, a titolo di dividendo per ciascuna per l'anno 1886, altre lire 25.

L'Assemblea ha approvate all'unanimità le proposte del Consiglio. Al dividendo hanno diritto anche i titoli di semplice godimento. Esso è pagabile sin d'ora alla sede sociale in Torino. via Santa Teresa, n. 18.

Ferrovia Novara-Seregno. — Il tronco Busto-Arsizio-Saronno, della ferrovia in costruzione Novara-Seregno, è stato aperto il 6 corrente al pubblico esercizio.

Ferrovia Valsavoia-Caltagirone. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Valsavoia-Scordia della ferrovia Valsavoia-Caltagirone venne provvisoriamente aggiudicato al signor Benelli Ignazio di Solmona, col ribasso del 20.25 0|0 su lire 1,170,350.

Ferrovia Palermo-Corleone. — D'accordo colle autorità governative, l'ing. Achille Albanese autore del progetto per la ferrovia Palermo-Corleone, dirige i lavori di riparazione della linea, ritenuti idispensabili. Tali lavori procedono sollecitamente cosicchè si spera che nel corso di questo mese la linea sarà riaperta al pubblico esercizio.

Ferrovia Eboli Reggio — Il progetto sottoposto al governo, per i lavori alla stazione di Eboli, importa la spesa di 170 mila lire.

Ferrovia Novara Cava d'Alzo — In seguito al fallimento della Società concessionaria della ferrovia Novara-Cava d'Alzo, prima che la linea fosse ultimata, è stata devoluta all'Erario dello Stato insieme ai relativi accessori la residua cauzione di lire 2500 di rendita consolidato 5 per 100 prestata dalla Società stessa a garanzia degli obblighi assunti per effetto della concessione di detta linea stata approvata con legge 5 luglio 1860. Tale residua cauzione trovasi tuttora in deposito presso la Cassa Centrale dei Depositi e Prestiti, ed è rappresentata dalle polizze di deposito numeri 461 e 587 del 31 maggio ed 11 settembre 1860.

Ferrovia di Massaua. — La macchina per la ferrovia è una sola, è la *Regina Margherita*. Non esiste alcun orario stabile. Quest'unica macchina è sempre in moto anche nelle ore del giorno più caldo.

La ferrovia incomincia da campo Gherard (vicino ai magazzeni sussistenze), passa da Otumlo va a Moncullo, poscia girando a sinistra verso Archico; mancano ancora 9 chilometri per arrivare ad Archico, però continua il lavoro.

Ferrovia del Mottarone. — Ciò che era un'utopia, ciò che soltanto l'anno scorso si riteneva parto di menti fantastiche, ora si avvia alla realtà.

Una ferrovia che metta in comunicazione la sponda del Lago Maggiore colla cima del Mottarone è divenuta oggi un'impresa pratica in linea tecnica ed in linea economica.

Già i capitali sono sottoscritti: Baveno pare che debba costituire la stazione della riva del Lago, la meta sarebbe la cima del Mottarone o per meglio dire l'Albergo Guglielmina.

Così l'eccelsa cima del Mottarone, i colli ridenti che la circondano, le balze, le valli, le cascate, i burroni dei dintorni potranno essere visitati senza molta fatica, e la salita al nostro Righi diventerà una gita amena per chi vorrà ritemprare i polmoni nell'aria pura e balsamica di queste vette superbe.

Tramways Firenze-Fiesole — Il Consiglio Comunale di Fiesole votava per acclamazione nella sua seduta del 6 corrente, la costruzione di una linea di tram a vapore, che da San Domenico giungerà a Fiesole.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — La Compagnia delle ferrovie dell'Est annunzia che i treni direttissimi sotto-indicati saranno mantenuti nell'inverno 1887-88, cosicchè i viaggiatori che percorrono la via del Gottardo troveranno le stesse facilitazioni di trasporto usate nella stagione estiva.

Partenza da Parigi alle 8.40 ant. ed alle 8.40 pom.; arrivo a Milano alle 7.38 ant. ed alle 5.35 pom.

Partenza da Milano alle 9.40 ant. ed alle 8 pom. — Arrivo a Parigi (stazione dell'Est) alle 6.36 ant. ed alle 6 pom.

Col 15 corrente tutte le ferrovie francesi avranno unificati i segnali. Lo Stato sopporterà le spese di adattamento e di impianto. Questa misura era resa indispensabile in caso di mobilitazione del personale ferroviario, mutando da compagnia a compagnia le norme e le consuetudini. A questo proposito faremo osservare che tale disposizione è stata adottata in Italia fino dal secondo semestre dell'anno 1885.

Ferrovie Orientali. — La grande linea ferroviaria che deve congiungere Vienna e Pest con Salonicco e Costantinopoli, sarà fra sei mesi compiuta. Ecco lo stato in cui attualmente si trovano i lavori di costruzione:

La linea Salonicco-Belgrado, lunga 692 chilometri — dei quali 366 in Serbia e 326 in Turchia — è ultimata.

La linea Belgrado-Costantinopoli di 1196 chilom. sarà ultimata nel termine di sei mesi. Senza gl'intoppi causati dai bulgari sarebbe già terminata fin dallo scorso anno. Il tronco serbo Belgrado-Nisch-Pirot, di 339 chilometri è già stato aperto al pubblico servizio; il tronco turco Costantinopoli-Ickiman, di 744 chilom. è pure aperto all'esercizio. Non rimane quindi da aprirsi all'esercizio che il tronco bulgaro intermedio, di 113 chilom., il quale non fu ultimato ancora; dalla società bulgara assuntrice, per deficienza di capitali.

Il governo austriaco ha insistito affinchè la linea Belgrado-Nisch-Salonicco sia aperta all'esercizio contemporaneamente alla linea Belgrado-Nisch-Sofia-Costantinopoli.

In seguito all'accordo stabilito fra i quattro Stati interessati — Austria, Serbia, Bulgaria e Turchia — venne così suddivisa la costruzione delle linee:

Serbia: Linea Belgrado-Nisch di 244 chilom. con due tronchi di congiunzione, l'uno di 45 chilom.. da Lom-Palanka a Semendria lungo il Danubio; l'altro, di 50 chilom.. da Alexinatz a Kragujewatz. Linea Nisch-Vranya, sulla frontiera turca, di 122 chilom. Linea Nisch-Pirot, sulla frontiera bulgara, di 95 chilom. Queste linee furono tutte costrutte dall'impresa Vitali accomandataria del *Comptoir d'Escompte* di Parigi.

Bulgaria: Linea Pirot-Ickiman di 113 chilom., costrutta da una società di capitalisti bulgari.

Turchia: Linea Vranya-Uskub-Salonicco di 326 chilometri con un tronco d'allacciamento da Uskub a Mitrovitza. Il tronco Vranya-Uskub è stato costrutto dall'impresa Vitali, il tronco Salonicco-Uskub-Mitrovitza è stato costrutto dal barone Hirsch. La linea Costantinopoli-Adrianopoli-Bellova di 700 chilom. era in esercizio fin da prima che si stabilisse l'accordo fra i quattro Stati interessati. Linea Bellova-Ickiman di 44 chilom., costrutta dall'impresa Vitali, che serve di congiunzione colle linee serbo-bulgare.

Ferrovie Spagnuole. — La Compagnia della ferrovia Val de Zafan-San Carlo de la Rapita si è trasformata nella Compagnia delle ferrovie da Saragozza al Mediterraneo ed ha stabilito il suo capitale sociale in 12,500.000 *pesetas* divise in 25,000 azioni di 500 lire. La sede della Società è Barcellona.

— Si proseguono alacremente gli studi per il traforo delle gallerie sulla linea internazionale franco-spagnuola fra Canfranc e Noguera Pallaresa. Queste gallerie avranno ciascuna una lunghezza di 8500 a 9000 metri.

Ferrovie Russe. — La concessione della linea di Nicolò alla grande Società delle ferrovie russe scade nel 1888, e si crede che lo Stato intenda di assumere egli stesso l'esercizio di questa linea. Sarebbe questo il principio d'un vasto piano di riscatto, per parte dello Stato, di tutte le reti ferroviarie dell'impero.

Ferrovie Portoghesi. — L'assemblea generale degli azionisti della Reale Compagnia delle ferrovie portoghesi approvò alcune proposte modificanti il suo Statuto sociale e decise l'aumento del capitale sociale sino alla concorrenza di 15 milioni.

Ferrovia del Transvaal. — È noto che i tentativ fatti per l'emissione dei capitali necessari alla costruzione di una linea ferroviaria nella repubblica africana del Transvaal sono abortiti.

Ora l'operazione si ritenta mediante l'emissione di 12,000 azioni da 500 fiorini al 95 0[0, per parte della Società olandese delle ferrovie dell'Africa del Sud. Questi titoli assicurano una rendita del 5 0[0 garantita dal governo del Transvaal. Il prodotto del prestito servirà alla costruzione d'una linea di 120 chilom. e che partendo da Pretoria, capitale della repubblica, andrà alla frontiera dei possedimenti portoghesi. Il prestito è stato posto sotto gli auspici della Banca Warschauer e della Handels-Gesellschaft di Berlino.

Notizie Diverse

L'ingresso nelle stazioni ferroviarie. — Ecco la lettera-circolare diretta dal ministro Grimaldi alle Camere di commercio:

« Colla lettera ricordata in margine, codesta Camera di commercio manifestò il desiderio che fosse tolto il divieto di entrare nel recinto delle stazioni ferroviarie a coloro i quali non sono muniti di biglietto di partenza.

« Tale voto, ripetuto anche da altre Camere di commercio, venne preso ad esame dal Ministero scrivente e da quello dei lavori pubblici, nell'intendimento, ove fosse stato possibile, di soddisfarlo.

« Se non che si è dovuto riconoscere che il divieto di cui si tratta, essendo stabilito con apposita prescrizione di legge, non potrebbe essere tolto che mediante uno speciale provvedimento legislativo.

« Ma prescindendo da ciò, si è dovuto inoltre riconoscere la opportunità del divieto, inquantochè ove fosse libero l'accesso nell'interno delle stazioni, cesserebbe la responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie per le eventuali disgrazie, ed il servizio sarebbe inceppato e talvolta reso anche impossibile.

« Del resto è noto che i capi-stazione hanno facoltà di permettere, nei casi di vero bisogno, una eccezione al censurato divieto e che le Amministrazioni ferroviarie possono accordare libero accesso permanente a chi abbia mestieri di trovarsi ogni giorno e assai di frequente in stazione.

« Ciò posto, non sembra che sia il caso d'insistere sul voto di cui sopra è cenno. *Il ministro:* B. Grimaldi. »

Una nuova locomotiva per treni express. — L'Officina Hinkley Locomotive Works di Boston sta costruendo una locomotiva *express* con una sola coppia di ruote motrici: essa è stata ordinata da una unione di commercianti di Boston, ed è destinata a un treno celerissimo sulla Boston-Maine (che ad imitazione del *Flying Scotchman, scozzese volante*, vien chiamato *Flying Yankee*); sarà terminata fra pochi giorni e presenterà molte particolarità nuove, cosicchè il suo funzionare sarà considerato con attenzione da molte persone. Per esempio l'inconveniente del pattinare o slittare sarà superato, assai probabilmente, per mezzo del getto di sabbia che ora è in uso su diverse ferrovie inglesi ed in esperimento sulla Chicago-Burlington e Quincy. La sabbia viene spinta sulla rotaia da un getto di aria compressa, e perciò non può sfuggire prima che la ruota venga a passare dove essa è caduta.

L'esperienza fatta in Inghilterra a questo riguardo tende a provare che il successo delle locomotive con una sola coppia di ruote motrici dipende interamente dalla sabbia: se questa è bene asciutta, ed è versata sulla rotaia proprio vicino alle ruote in modo che non possa sfuggire, non si ha più l'inconveniente dello slittare, ancorchè lo sforzo di trazione sia grandissimo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			1° Ottobre	Ottobre 8
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 800	805,50
»	»	Mediterranee	» 634	626
»	»	Sicule	» 592	588
»	»	Sarde (preferenza)	» 285	285
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 402	400
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 545	545
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	305
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 323,50	323,50
»	»	» 2ª emiss.	» 312	312
»	»	Centrale Toscana	» 531	530,50
»	»	Meridionali	» 328,25	328,25
»	»	Sarde, serie *A*	» 323	323
»	»	» serie *B*	» 319	319
»	»	» 1879	» 326,50	326,50
»	»	Pontebba	» 485	485
»	»	Nord-Milano	» 273	273
»	»	Meridionali Austriache	» 286	286

ESTRAZIONI

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. — Il 1° ottobre è stata eseguita la XXXVª estrazione dei *Buoni in oro*, i quali saranno rimborsati dal 1° gennaio 1888 mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le cedole semestrali non scadute; da tal epoca cesseranno di essere fruttiferi. (Vedi pagine *Annunzi*).

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Ufficio amministrativo della Provincia di Novara (11 ottobre, ore 11 ant., fatali). — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale che avrà principio col 1° gennaio 1888 dei tronchi delle strade provinciali Biella-Torino e Vercelli-Ivrea compresi tra la città di Biella e l'abitato di Cavaglià e da ivi al limite del circondario di Biella con quello d'Ivrea. Importo ridotto lire 9517.73 (V. n. 38 del *Monitore*).

Regia Prefettura di Avellino (12 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta). Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della strada obbligatoria di Calitri, tronco dalla provinciale di Calitri al confine di Cairano. Importo L. 94,211.87. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 10,000. Lavori ultimati in 6 anni.

Municipio di Piazza Armerina (14 ottobre, ore 12 merid., fatali). — Appalto dei lavori e delle provviste bisognevoli alla costruzione del 2° tratto della strada obbligatoria comunale Piazza-Mazzarino, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 25 0[0 su lire 88,746.16. (Vedi n. 36 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Ravenna (15 ottobre, ore 11 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione della strada provinciale di Casola Valsenio dal 1° gennaio 88 a tutto dicembre 1892. Importo ridotto L. 12,984.40. (Vedi n. 37 e 39 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale dell'Umbria (18 ottobre, ore 10 ant.. 1ª asta) Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada *Arronese* della Valnerina a Montefranco. Importo ridotto L. 61,176.46. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in mesi trenta.

Comune di Pontevico (Brescia). (18 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) Appalto della manutenzione delle strade Comunali pel novennio 1888-1896. Importo annuo L. 7510,36. Cauzione Lire 1900. Fatali 3 novembre, ore 12 meridiane.

Ministero dei Lavori Pubblici (18 ottobre, ore 10 ant., 1.a asta) Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle due sponde del fiume Tevere, dal Mattatoio al Ponte Elio, cioè:

a) In sinistra, nello sterramento della sponda, costruzione del muraglione di spallatura, stradone di Lungo Tevere e sottoposto Collettore fra l'angolo a monte del Mattatoio e l'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per una lunghezza di metri 1535, misurata lungo il ciglio del muraglione;

b) In destra nel ritaglio della sponda, costruzione di muraglione e Lungo-Tevere come sopra, dalla spalla del Ponte Margherita all'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per un'estesa di metri 1200,90, misurata lungo il ciglio del muraglione; per la presunta somma di L. 11,075,300. Cauzione provvisoria L. 500,000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 50 mesi. Fatali a giorni 15.

Comune di Cupparo (Ferrara) (18 Ottobre, ore 12 merid. definitivo). — Appalto per la manutenzione a ghiaia delle strade Comunali durante il triennio 1888-90. — Importo ridotto L. 58,881.80. (V. num. 36 del *Monitore*).

Deputazione di Terra di Lavoro (18 ottobre, ore 10 ant., 2.a asta per deserzione, 1° incanto). Appalto per il mantenimento della strada provinciale di Roma (1° tratto, 3° tronco) dallo Spartimento a Capua (m. 7378). Importo annuo L. 7120. Cauzione provvisoria L. 1000. Cauzione definitiva un annata. Fatali 8 novembre, ore 12 meridiane.

Municipio di Roma (19 ottobre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione, 1.o incanto). Appalto per la fornitura di tubi in ghisa ed altri accessori occorrenti per la deviazione dell'acquedotto Vergine della via S. Sebastiano alla fontana di Trevi. Importo L. 155,000. Fatali 5 novembre, ore 11 ant. (Vedi numero 39 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Piacenza (22 ottobre, ore 11 ant. 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Nure presso S. Giorgio, sulla provinciale Piacenza-San Giorgio. Importo L. 170,000. Cauzione provvisoria L. 9000. Fatali 27 ottobre, ore 12 meridiane.

Consorzio della Strada di Valchiusella (Ivrea). (19 ottobre, ore 11 ant., 1.a asta) — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria da Vistrorio al torrente Chiusella, ponte compreso, (m. 775). Importo L. 35,000.

Comune di Cortemilia (20 ottobre, ore 10 ant., fatali). — Appalto delle opere murarie ed in terra per la ricostruzione dei due ponti comunali detti Pontina di Mezzo e di S. Michele e per la sistemazione parziale dell'alveo urbano della Bormida. Importo ridotto L. 47,356.62. (Vedi n. 35 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'*Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau* ha assunto la costruzione e fornitura in opera del sottovia alla strada Vittorio Emanuele, sul tronco Lecco-Oggiono, per conto dell'Impresa Arcellozzi Crespi e C.ia.

Ministero dei lavori pubblici e R. Prefettura di Vicenza. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione degli argini del fiume Guà, fu aggiudicato al sig. Rubello Cesare, il quale offerse un ribasso di lire 12.60 0\|0 su lire 183.320. (Vedi n. 37 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Sassari. — L'appalto della manutenzione ordinaria della strada da Nuoro a Carruboe per gli esercizi 1887-92, venne aggiudicato al signor Celso Dori per lire 14,000 annue. (Vedi n. 30 del *Monitore*).

Direzione del Genio militare di Chieti. — L'appalto per la costruzione di scuderie per la cavalleria in Chieti, fu aggiudicato al signor Tenei Miniano Antonio, domiciliato a Chieti, via Civitella, n. 76, per lire 39,160.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 30 *Settembre* 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio Rete principale	4027		4027			
» secondaria	527	4554	366	4393	161	—
Media in esercizio		4551		4375	176	—
Viaggiatori		1,367,919.26		1,306,762.59	60,256.67	—
Bagagli e Cani		47,471.65		38,744.33	8,727.32	—
Merci a G. e P. V. accel.ª		331,006.49		302,011.52	28,994.97	—
Merci a P. V.		1,757,522 72		1,656,836.68	100,686.04	—
TOTALE		3,503,020.12		3,304,355.12	198,665.00	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 30 *Settembre* 1887.

	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Aumento	Diminuzione
Viaggiatori	12,602,503.69	11,881,082.67	721,421.02	—
Bagagli e Cani	580,248 33	513,604.04	66,644.29	—
Merci a G. e P. V. acc.ª	2,597,332.20	2,363,279 56	234,052.64	—
Merci a P. V.	14,102,644.73	13,368,577.29	734,067.44	—
TOTALE	29,882,728.95	28,126,543.56	1,756,185.39	—

Prodotto per chilometro.

	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Aumento	Diminuzione
della decade	769.22	752.19	17.03	
riassuntivo	6,566 19	6,428.92	137.27	—

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Luglio 1887.

		G. VELOCITÀ	P. VELOCITÀ	TOTALE
Torino Rivoli	Chil. 12	18,437.25	394.30	18,831.55
Torino-Ciriè-Lanzo	» 32	49,685.42	9,670.15	59,355.57
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	» 23	16,079.60	9,129.25	25,208.85
Santhià-Biella	» 30	41,951.29	23,950.85	65,902.14
Fossano-Mondovì	» 24	5,084.35	408.75	5,493.10
Sassi-Superga	» 3	5,657.30	»	5,657.30
Basaluzzo-Frugarolo		870.10	370.40	1,240.50
TOTALE		137,765.31	43,923.70	181,689.10

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 30 *Settembre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 26
Viaggiatori	5,425.35	18,689.75	2,566 10	4,043.10	1,351 00	6,136.25	2,319.95	6,300.95	11,980.85	2,686.85	1,617.00	4,206,70
Bagagli	113.25	378.80	103.75	26.20	26.40	103.10	»	25.65	72 .00	30.90	20,25	45,45
Merci G. V.	540.70	1,655.10	177.85	261.40	284.90	274.70	151.85	140.00	180.25	50.45	»	24,26
Id. P. V. A.	133.35	1,956.10	»	34.75	»	142.10	»	»	»	84.70	»	34,40
Id. P. V.	3,396.75	4,533.95	1,229.80	1,143 40	1,524.30	605,35	52.50	242,90	3 691 85	410.05	»	1,50
Totali	9,609.40	27,213.70	4,077.50	5,508.85	3,186.60	7,261.50	2,524.30	6,709.50	15,934.95	3,256.95	1,637.25	4,312,25

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

8ª Decade — Dall' 11 al 20 settembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	74.466 81	970 60	13.409 09	105.238 26	1.076 42	195.161 18	606 00	322 05
1886	116.4?5 35	1.841 49	10.147 11	119.060 85	2.073 90	249.598 70	606 00	411 87
Differenze nel 1887	— 42.008 51	— 870 89	+ 3.261 98	— 13.222 59	— 997 48	— 54.437 52	»	— 89 82
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE					
1886-87	515 911 60	10.364 40	112.812 97	751.754 73	11.112 76	1.401 956 46	606 00	2.313 46
1885-86	948.084 77	18.466 32	107.766 36	865.874 31	15.891 98	1,956.083 74	606 00	3.227 86
Differenze nel 1887	— 432.173 17	— 8 101 92	— 5.046 61	— 114.119 58	— 4.779 22	— 554.127 28	»	— 914 40
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	1.727 35	15 90	88 05	536 65	60 00	2.427 95	61 00	39 80
1886	2 488 70	19 00	86 93	349 70	83 30	3.028 13	31 00	97 68
Differenze nel 1887	— 761 35	— 3 10	— 1 12	+ 186 95	+ 23 80	— 609 18	+ 31 00	— 57 88
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE					
1886-87	20.024 05	354 10	3.188 00	10.960 42	313 41	31.839 98	61 00	571 45
1885-86	28.034 38	274 90	735 18	1.163 94	365 30	30.573 70	31 00	986 25
Differenze nel 1887	— 8.010 33	+ 79 20	+ 2.452 82	+ 9.796 48	— 51 89	+ 4.266 28	+ 31 00	— 415 10

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale sociale 230 *milioni, intieramente versato*

SERVIZIO DEI TITOLI **Esercizio della Rete Adriatica.**

XXXV^a ESTRAZIONE dei BUONI IN ORO eseguitasi in seduta pubblica il 1° ottobre 1887.

I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1888, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. — Dal 1° gennaio 1888 in poi cessano di essere fruttiferi.

Numeri estratti.

TITOLI DA CINQUE

Numeri delle cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle cartelle	Numeri dei Buoni	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
21	101	105	3149	15741	15745	7263	36311	36315	10043	50211	50215
54	266	270	3184	15916	15920	7276	36376	36380	10079	50391	50395
174	866	870	3338	16686	16690	7353	36761	36765	10157	50781	50785
208	1036	1040	3417	17081	17085	7375	36871	36875	10253	51261	51265
326	1626	1630	3430	17146	17150	7391	36951	36955	10420	52096	52100
395	1971	1975	3498	17486	17490	7418	37086	37090	10507	52531	52535
498	2486	2490	3524	17616	17620	7506	37526	37530	10552	52756	52760
605	3021	3025	3540	17696	17700	7591	37951	37955	10578	52886	52890
664	3316	3320	3775	18871	18875	7638	38186	38190	10602	53006	53010
726	3626	3630	3785	18921	18925	7716	38576	38580	10649	53241	53245
789	3941	3945	3837	19181	19185	7838	39186	39190	10669	53341	53345
791	3951	3955	3866	19326	19330	7849	39241	39245	10821	54101	54105
855	4271	4275	3998	19986	19990	7892	39456	39460	10891	54451	54455
890	4446	4450	4037	20181	20185	7928	39636	39640	10940	54696	54700
901	4501	4505	4082	20406	20410	7935	39671	39675	10993	54961	54965
1017	5081	5085	4181	20901	20905	7944	39716	39720	11083	55411	55415
1136	5676	5680	4216	21076	21080	8006	40026	40030	11137	55681	55685
1223	6111	6115	4227	21131	21135	8017	40081	40085	11267	56331	56335
1277	6381	6385	4365	21821	21825	8069	40341	40345	11270	56346	56350
1284	6416	6420	4389	21941	21945	8123	40611	40615	11337	56681	56685
1288	6436	6440	4419	22091	22095	8160	40796	40800	11481	57401	57405
1439	7191	7195	4442	22206	22210	8223	41111	41115	11489	57441	57445
1585	7921	7925	4475	22371	22375	8310	41546	41550	11493	57461	57465
1609	8041	8045	4485	22421	22425	8324	41616	41620	11509	57541	57545
1616	8076	8080	4598	22986	22990	8373	41861	41865	11626	58126	58130
1670	8346	8350	4716	23576	23580	8423	42111	42115	11638	58186	58190
1745	8721	8725	4896	24476	24480	8445	42221	42225	11648	58236	58240
1754	8766	8770	4932	24656	24660	8448	42236	42240	11672	58356	58360
1811	9051	9055	4938	24686	24690	8471	42351	42355	11674	58366	58370
1853	9261	9265	5009	25041	25045	8560	42796	42800	11742	58706	58710
1869	9341	9345	5015	25071	25075	8583	42911	42915	11792	58956	58960
1897	9481	9485	5226	26126	26130	8597	42981	42985	11903	59511	59515
1940	9696	9700	5272	26356	26360	8670	43346	43350	11926	59626	59630
1959	9791	9795	5353	26761	26765	8672	43356	43360	11943	59711	59715
2027	10131	10135	5365	26821	26825	8718	43586	43590	11960	59796	59800
2036	10176	10180	5394	26966	26970	8961	44801	44805	12006	60026	60030
2131	10651	10655	5636	28176	28180	8970	44846	44850	12030	60146	60150
2139	10691	10695	5688	28436	28440	9040	45196	45200	12104	60516	60520
2217	11081	11085	5916	29576	29580	9060	45296	45300	12139	60691	60695
2234	11166	11170	5972	29856	29860	9089	45441	45445	12347	61731	61735
2295	11471	11475	6231	31151	31155	9152	45756	45760	12348	61736	61740
2296	11476	11480	6232	31156	31160	9226	46126	46130	12361	61801	61805
2313	11561	11565	6266	31326	31330	9238	46186	46190	12396	61976	61980
2377	11881	11885	6470	32346	32350	9276	46376	46380	12485	62421	62425
2438	12186	12190	6559	32791	32795	9277	46381	46385	12561	62801	62805
2444	12216	12220	6628	33136	33140	9500	47496	47500	12598	62986	62990
2483	12411	12415	6651	33251	33255	9516	47576	47580	12634	63166	63170
2544	12716	12720	6702	33506	33510	9532	47656	47660	12724	63616	63620
2720	13596	13600	6816	34076	34080	9595	47971	47975	12745	63721	63725
2741	13701	13705	6832	34156	34160	9604	48016	48020	12813	64061	64065
2848	14236	14240	6840	34196	34200	9684	48416	48420	12859	64291	64295
2854	14266	14270	6928	34636	34640	9710	48546	48550	12867	64331	64335
2859	14291	14295	7008	35036	35040	9728	48636	48640	12904	64516	64520
3022	15106	15110	7015	35071	35075	9841	49201	49205			
3070	15346	15350	7136	35676	35680	9844	49216	49220			
3125	15621	15625	7142	35706	35710	10035	50171	50175			

Titoli Unitarj

Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
66021	66025	78976	78980	90201	90205	101356	101360	110811	110815	123161	123165
66191	66195	79256	79260	90331	90335	101441	101445	110841	110845	123311	123315
66686	66690	79361	79365	90436	90440	101606	101610	110901	110905	123471	123475
66931	66935	79836	79840	90511	90515	101901	101905	111556	111560	123626	123630
67161	67165	79976	79980	90891	90895	102031	102035	111686	111690	123956	123960
67331	67335	80266	80270	91836	91840	102201	102205	111946	111950	124006	124010
67371	67375	80856	80860	91936	91940	102206	102210	112406	112410	124071	124075
67506	67510	80941	80945	92811	92815	102481	102485	114141	114145	124106	124110
67586	67590	81296	81300	93311	93315	103036	103040	114356	114360	124141	124145
68406	68410	82386	82390	93491	93495	103261	103265	114761	114765	124391	124395
68501	68505	83101	83105	93841	93845	103596	103600	114811	114815	124636	124640
68826	68830	83121	83125	94516	94520	103756	103760	115061	115065	124751	124755
68886	68890	83256	83260	94646	94650	103976	103980	115096	115100	125136	125140
69031	69035	83326	83330	94686	94690	104131	104135	115101	115105	125771	125775
69726	69730	83496	83500	94911	94915	105416	105420	115326	115330	126471	126475
70116	70120	83916	83920	94971	94975	105611	105615	115546	115550	127036	127040
70591	70595	84101	84105	95496	95500	105686	105690	115821	115825	127276	127280
70656	70660	84316	84320	95531	95535	106191	106195	116521	116525	127621	127625
70771	70775	84321	84325	95706	95710	106251	106255	117191	117195	127796	127800
70836	70840	84591	84595	95736	95740	106461	106465	118311	118315	127896	127900
73696	73700	84606	84610	96021	96025	106861	106865	118956	118960	128011	128015
75321	75325	85336	85340	96086	96090	107091	107095	119546	119550	128191	128195
75461	75465	85841	85845	96161	96165	107226	107230	119776	119780	128436	128440
76321	76325	86271	86275	96276	96280	107566	107570	119986	119990	129121	129125
76616	76620	86806	86810	96621	96625	107636	107640	120101	120105	129466	129470
76711	76715	86821	86825	96751	96755	108046	108050	120206	120210	129541	129545
76786	76790	87426	87430	98011	98015	108096	108100	120316	120320	129906	129910
77436	77440	87641	87645	98141	98145	108956	108960	121351	121355	130466	130470
77456	77460	87961	87965	98491	98495	109091	109095	121551	121555	130716	130720
77811	77815	88156	88160	98806	98810	109226	109230	121596	121600	130806	130810
77956	77960	88406	88410	98851	98855	109486	109490	121726	121730	130926	130930
78126	78130	88791	88795	99051	99055	109581	109585	121826	121830	130976	130980
78551	78555	88946	88950	99301	99305	110111	110115	121856	121860	131171	131175
78576	78580	89161	89165	99386	99390	110156	110160	122186	122190	131191	131195
78711	78715	89841	89845	99786	99790	110161	110165	122741	122745		
78886	78890	89876	89880	100006	100010	110621	110625	123071	123075		
78951	78955	89906	89910	101186	101190	110791	110795	123101	123105		

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco ostensibile dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

Firenze, 1° *Ottobre* 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

TORINO, 1887 — Tipografia Carlo Bergonzelli, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 15 Ottobre 1887 NUM. 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:
Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

CONCLUSIONI ADOTTATE
DAL
CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

Nel discorso di chiusura del Congresso internazionale ferroviario di Milano, il senatore Brioschi annunziava la pronta pubblicazione delle conclusioni adottate dal Congresso, nelle sue adunanze generali, in risposta ai vari quesiti che si trovavano all'ordine del giorno.

Nel n. 40 del *Monitore* noi annunziavamo di esserci posti in grado di riportare le anzidette conclusioni, e fin da oggi ne cominciamo la pubblicazione, a partire dalla conclusione alla questione 2ª, la prima riflettendo solo disposizioni statutarie e regolamentari interne di quest'istituzione benemerita del progresso ferroviario.

QUESTIONE II. — *Traverse metalliche.*

Conclusioni presentate dal sig. Lommel, presidente della 1ª Sezione:

« Dall'esame dei documenti comunicati alla Sezione e dallo scambio di osservazioni derivato da un tale esame risultò:

« 1° Che il parere espresso dal Congresso di Bruxelles, riguardo all'equivalenza delle traverse metalliche e di quelle in legno, non è negato dall'esperimento fatto nei due anni trascorsi e che l'impiego delle traverse metalliche tende piuttosto ad aumentare.

« 2° Dal punto di vista della spesa relativa ai due sistemi, tenendo conto del prezzo di compera e della durata, il risultato è una questione di specie e dipende unicamente da circostanze locali e dallo stato del mercato metallurgico.

« 3° Circa la spese corrente di manutenzione, della posa cioè e dello scambio delle traverse, la questione non pare ancora abbastanza chiarita per le linee sulle quali vi è gran traffico e si usa una velocità considerevole nella marcia dei treni; per le linee di traffico medio e di velocità ridotte, il parere della maggioranza della Sezione è che le traverse metalliche presentano dei vantaggi, specialmente dopo un lasso di tempo conveniente perchè il terreno sia rassodato e che la solidarietà degli attacchi e delle traverse sia divenuto sufficiente.

« 4° Per quel che riguarda le traverse derivate dalla forma Vautherin, pare ora stabilito che sia a desiderarsi l'uso d'un metallo omogeneo ».

QUESTIONE III. — *Ponti metallici.*

Conclusioni presentate dal signor Lommel, presidente della 1ª Sezione:

« 1° È incontestabile che l'acciaio dolce (*flusseisen*) scelto convenientemente, di un tipo simile a quello posto in opera per una serie di grandi ponti di recente costrutti, o in costruzione, costituisce un metallo notevolmente superiore al ferro dal punto di vista della resistenza.

« 2° Non è meno incontestabile che l'impiego dell'acciaio dolce si raccomanda e s'impone anzi nello stabilimento dei ponti per i quali vi ha interesse di ricorrere ad aperture eccezionali.

« 3° È finalmente altrettanto incontestabile che la metallurgia è oggidì capace di produrre, a prezzi che poco differiscono da quelli del ferro di prima qualità, gli acciai dolci che meglio si convengono alla costruzione dei ponti.

« 4° L'impiego dell'acciaio esige speciali precauzioni dal punto di vista della fabbricazione del materiale e della costruzione propriamente detta.

« Delle speciali precauzioni si raccomandano altresì allorchè si tratta di ponti stabiliti in paesi dal clima molto rigido ».

QUESTIONE IV. — *Manutenzione delle linee, ecc.*

Conclusioni presentate dal sig. Lommel, presidente della 1ª Sezione:

« 1° Se per impresa (*affermage*) s'intende l'intervento d'un impresario al quale si confida la manutenzione totale della linea, mediante un prezzo annuo chilometrico totale, la Sezione non può che emettere un parere sfavorevole all'adozione di questo sistema. Ma essa pensa sia desiderabile di sostituire, per quanto è possibile, il lavoro a cottimo col lavoro a giornate.

« 2° Il regime dei passaggi a livello è variabilissimo, anche in uno stesso paese, a seconda dell'importanza delle linee. Talvolta un cantoniere, uomo o donna, vi rimane in permanenza aprendo e chiudendo normalmente le barriere all'avvicinarsi dei treni; talvolta i cantonieri sono occupati da altri lavori e tengono chiuse le barriere aprendole solo per dar passo alle vetture che per caso si presentano; qui delle barriere a bascule, manovrate a distanza, sono applicate a dei passaggi secondari; là le barriere mancano ed il pubblico attraversa la linea a suo rischio.

« Si può desiderare di vedere quest'ultimo tipo spandersi per quanto è compatibile colle circostanze locali.

« 3° L'esperimento fatto su di un certo numero di reti importanti dimostrò che, salvo in casi eccezionali, la sorveglianza della linea può essere assicurata dalle squadre d'operai incaricate della manutenzione senza che occorrano guardie speciali, ed è constatato che vi è una tendenza generale a ridurre questo personale di sorveglianza ».

QUESTIONE V. — *Misure contro le nevi.*

Conclusioni presentate dal signor Lommel, presidente della prima Sezione:

« La Sezione è di parere che la caduta delle nevi ed il loro accumularsi essendo fenomeni estremamente variabili secondo le località, è impossibile dare precise indicazioni sui procedimenti da preferirsi per lo sgombro.

« Essa non può che richiamare l'attenzione dei servizi di costruzione sull'utilità che ne deriva dal tenere in gran conto la questione delle nevi al momento della costruzione delle linee nelle regioni esposte agl'ingombri di neve ».

QUESTIONE VI. — *Linee molto frequentate.*

Conclusioni presentate dal sig. Lommel, presidente della prima Sezione:

« Le condizioni da osservarsi nello stabilimento delle ferrovie a grande circolazione per ridurne le spese di manutenzione sono le seguenti:

« 1° Risanare il più che sia possibile il piano stradale della linea, assicurando cioè lo scolo facile delle acque sotterranee e quelle della superficie.

« 2° Impiegare un *ballast* di buonissima qualità permeabile e sodo ad un tempo.

« 3° Costituire la strada tanto più robusta inquanto è chiamata a ricevere treni più rapidi e più pesanti; ridurre la pressione per centimetri quadrati sul *ballast* e sul sottosuolo dando alle traverse una sufficiente superficie d'appoggio.

« 4° Impiegare delle traverse in legno di buona qualità; la maggioranza è d'avviso che, per le rotaie Vignole, è vantaggioso intercalare fra la rotaia e la traversa delle lastre metalliche.

« 5° L'adozione di attacchi solidi muniti di dispositivi che impediscano il rallentarsi dei bolloni in seguito alle vibrazioni che ne derivano dal passaggio dei treni ».

(Continua).

TORINO

ED I VALICHI ALPINI

Il *Corriere Nazionale* dell'11 corr. pubblicò la seguente lettera, che noi volentieri riproduciamo, perchè viene a confermare l'opinione da noi espressa nell'ultimo numero del nostro giornale circa il danno che Torino soffrirebbe dall'apertura d'un valico alpino per val d'Aosta.

Per quanto la Camera di Commercio torinese e molti altri uomini egregi sostengano che un valico per il S. Bernardo o per il Monte Bianco debba farsi per il bene di Torino, noi che al par di loro amiamo questa città, non ci stancheremo dal ripetere che un tale valico sarebbe dannoso agli interessi torinesi.

Il traffico che per il S. Bernardo o per il Monte Bianco venisse in Italia, tenderebbe a Chivasso-Vercelli-Novara-Milano, e Chivasso-Genova per Casale, Asti (1) ed Alessandria e non passerebbe mai per Torino.

È una questione di postura geografica infelice, se si vuole, ma impossibile a rimediarsi a beneficio di Torino.

Se poi passiamo ad esaminare la questione dal lato finanziario è lecito chiedere chi farebbe le spese per il nuovo valico? Per quello del S. Bernardo non certo la Svizzera e meno che meno la Francia, quindi non rimarrebbe che accollarsela noi per intero.

Se poi si parla d'un valico per il Monte Bianco le difficoltà crescono ancora. Bisognerebbe cominciare dal costruire lunghe linee d'accesso, qualche cosa come 150 chilometri fra Italia, Francia e Svizzera, per arrivare alla grande galleria, che sarebbe a 1100 metri di altezza, cioè 300 metri più elevata di quella del Sempione.

Ma poi, a chi servirebbe il traforo del Monte Bianco?

A Torino, no. Perchè fra Torino e Parigi la via più breve sarà sempre pel Moncenisio. A Milano nemmeno.

A chi dunque?

Fra Piacenza e Pontarlier, i due punti che si prendono generalmente a base di questi confronti, la distanza pel Sempione risulta di 450 chilometri e pel Monte Bianco di 523, cioè 73 in più, senza tenere conto della maggior distanza virtuale che bisogna portare in conto del Monte Bianco per effetto della sua altezza.

Insomma noi non ci stancheremo dal ripetere che Torino, anzichè chiedere la costruzione d'un valico che le sarebbe dannoso, farebbe meglio a chiedere una più sollecita esecuzione della linea Cuneo-Ventimiglia e l'allacciamento colle ferrovie francesi fra Oulx e Briançon, due linee che scendono a lei direttamente, senza giri viziosi, e che, mentre le aprono due nuovi e diretti sbocchi al mezzodì della Francia, non toglieranno al Frejus neppure un atomo del traffico che per esso fa capo a Torino.

E ora, dopo aver così espresso ancora una volta il nostro coscienzioso e immutabile giudizio, diamo posto alla lettera sopraccennata:

(1) È noto che fra le linee da costrursi vi è il tronco Asti-Chivasso e che quello Chivasso-Casale è già in esercizio.

Egregio sig. Direttore,

Il credere che la città di Torino mediante un traforo sotto il Monte Bianco, sarebbe avvantaggiata nei suoi commerci, è un concetto affatto sbagliato, ed Ella mi perdoni se gliene adduco le ragioni.

Dato un nuovo traforo sotto le Alpi, in qualunque loro parte, ne deriverebbe inevitabilmente la necessità di aprire dal suo sbocco sino al mare, cioè a Genova, una linea ferroviaria la più diretta possibile.

Ora se Ella getta gli occhi sopra una carta geografica e segnerà una retta da Genova ad Ivrea dove scenderebbe la ferrovia del Monte Bianco, rileverà che ne sarebbero favorite Casale-Alessandria per le comunicazioni dirette al mare e Vercelli per tutti i commerci diretti alla Lombardia e restante Italia, non già Torino.

L'apertura del S. Bernardo e del Monte Bianco sarebbero fatali a Torino, perchè darebbero luogo a nuove comunicazioni ferroviarie con Genova che priverebbero Torino non già soltanto delle nuove comunicazioni derivate dal nuovo traforo, ma anche di molte altre derivazioni che al presente le sono acquisite.

Molto più innocuo si presenta il traforo del Sempione sotto questo rapporto perchè desso non dà luogo a veruna nuova ferrovia più diretta al mare con nuovo danno di Torino.

Il traforo del Sempione avrebbe un esercizio mediante commerci che ora per la massima parte transitano sotto il Gottardo, e che desso avrebbe il vantaggio di avvicinare assai a Torino se vi fosse collegato direttamente. Per contro un traforo sotto il Monte Bianco si nutrirebbe per la maggior parte di commerci tolti alla linea del Frejus che desso farebbe il danno di allontanare da Torino. Come è mai possibile che convenga a Torino di chiedere in prossimità del Frejus un nuovo sbocco attraverso le Alpi, il quale al di là di esse riceve una parte dei commerci già diretti al Frejus stesso per le linee del lago di Ginevra, e da Parigi e Culoz e al di qua prenderebbe altre vie verso il mare e verso l'Italia centrale che quella di Torino? Bisogna propriamente dire che le questioni ferroviarie a Torino sono ben poco studiate se si trova chi secondi un estraneo alla nostra Provincia per fare al Governo una simile domanda!

D'altronde qual risultato pratico può avere in questo momento una domanda di traforo sotto il Monte Bianco?

Ing. P. C. D.

Quanto al Sempione, non tornerà inutile che ricordiamo per sommi capi le fasi per cui è passata questa grande impresa e l'attuale situazione della medesima:

Fin dal 1852 un gruppo francese domandava ed otteneva dal Vallese e dalla Confederazione Svizzera la concessione di una linea che, partendo dal lago di Ginevra, rimontasse la valle del Rodano e giungesse per il Sempione in Italia.

Da quell'epoca questo passaggio fu oggetto costante di studi. L'apertura del Gottardo anzichè calmare i fautori del Sempione infuse loro nuova lena.

In Italia e in Francia parecchi Comitati, Camere di Commercio, Municipi, appoggiarono caldamente il progetto del nuovo valico.

A Milano, Camera di Commercio, Provincia e Municipio nominarono un Comitato a questo scopo. Alla Camera francese fu presentato un progetto di legge che accordava al Sempione un sussidio di cinquanta milioni. Il progetto fu rinviato ad una commissione che domandò nuovi studi. Il progetto, combattuto fieramente da Marsiglia, cadde per la chiusura della legislatura.

Gli studi chiesti dalla commissione parlamentare francese vennero fatti e conclusero col progetto Meyer di un tunnel di venti chilometri, dei quali dieci e mezzo erano sul territorio italiano.

Intanto in Italia si dava mano a costruire la « linea d'accesso al Sempione » che la legge però arresta a Domodossola — e in Isvizzera si costruiva tutta la ferrovia della valle del Rodano sino a Brigue — cioè sino a poche centinaia di metri a piedi del Sempione.

Il progetto Meyer offriva grandi vantaggi, ma per la sua esecuzione richiedeva un capitale che si ritenne, nelle condizioni d'allora, difficile a raccogliere. Perciò i Cantoni Svizzeri più direttamente interessati nell'impresa e la Compagnia delle Strade Ferrate della Svizzera Occidentale e del Sempione, concessionaria della ferrovia del Sempione, nominarono il 22 marzo 1886 una Commissione di ingegneri con l'incarico di studiare vari nuovi progetti che erano stati presentati nell'intervallo e scegliere il progetto definitivo.

Questa Commissione, composta di notabilità tecniche, presentò il 17 novembre dello stesso anno il suo rapporto, col quale concluse per un tunnel di sedici chilometri a 830 metri circa sul livello del mare. Questo tunnel avrebbe principio in Svizzera poco dopo Brigue e terminerebbe a circa venti chilometri di distanza da Domodossola. Il progetto faceva sboccare il tunnel a circa 600 metri dal confine italiano, ma la Società per aderire al desiderio espresso in Italia, ha presentata una variante, secondo la quale il tunnel sboccherà entro il nostro territorio circa 300 metri più in qua del confine con la Svizzera.

Appena furono note le conclusioni della Commissione i Cantoni svizzeri dettero mano a trovare i capitali per realizzare il progetto, e cominciarono dal votare delle cospicue sovvenzioni.

É noto che le sovvenzioni svizzere ascendono a quindici milioni. È pure noto che nei giorni scorsi si è costituita una Società di Banche che contribuisce all'impresa con sessantasei milioni, e che fra breve verranno chiesti all'Italia i quindici milioni che si ritengono indispensabili per condurre a buon fine il grande lavoro.

Questo è il contributo che viene chiesto al nostro paese, oltre, s'intende, alla costruzione dei venti chilometri che occorrono per completare la linea d'accesso di Domodossola. In compenso l'Italia avrà un nuovo valico alpino e renderà produttivi i cento e più chilometri di ferrovia che corrono adesso fra Novara e Domodossola e che si potrebbero paragonare (se il resto della linea non fosse costruita) ad una casa senza tetto. Con quei quindici milioni l'Italia potrà inoltre imporre le sue condizioni ed assicurarsi nell'amministrazione della nuova ferrovia quell'ingerenza che si è dimenticata di assicurarsi nel Gottardo quando ha dati per esso parecchie decine di milioni.

Nel chiudere questi cenni ci giunge molto a proposito la seguente notizia da Berna, che leggiamo nella *Perseveranza* di avant'ieri:

Ha recato qui non poca meraviglia la domanda che la Camera di Commercio di Torino ha indirizzato al vostro Governo allo scopo che sieno fatti studi pel traforo del Monte Bianco o del Gran S. Bernardo.

Il progetto pel valico del Monte Bianco fu da lungo tempo messo da parte dai fautori suoi stessi in Francia, a causa delle quasi insormontabili difficoltà tecniche e della enorme somma che costerebbe.

Circa poi alla ferrovia pel S. Bernardo, è opportuno ricordare che, essendone stata tempo addietro chiesta la concessione, il Consiglio Federale la respinse in modo formale per motivi strategici.

LA QUESTIONE FERROVIARIA

DAVANTI AL CONSIGLIO COMUNALE DI TORINO

Il 12 corrente si riuniva la nuova sessione del Consiglio comunale per discutere degli interessi della nostra Torino, fra cui non ultimi quelli dei progetti ferroviari.

Le proposte che a tal riguardo la Giunta municipale sottopone al Consiglio comunale sono le stesse che l'assessore comm. Riccio aveva presentate, colla sua relazione, alla Giunta, e che noi qui riportiamo:

Circa le linee ferroviarie — 1° Dare immediata esecuzione alla Santhià-Borgomanero-Sesto Calende.

2° Compiere nel più breve tempo, materialmente compatibile coi lavori, la Cuneo Ventimiglia.

3° Concessione della ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale in base alla legge 24 luglio 1887 a binario normale con tipo economico colla sovvenzione annua di lire 3,000 al chilometro, per lo meno di lire 2,500 per la ferrovia economica a binario ridotto di metri 1.10, quando si constatassero troppo gravi difficoltà a binario normale.

Circa i valichi alpini — 1° Dare la precedenza alle linee ferroviarie.

2° Fare gli studi del valico del Gran S. Bernardo o di quell'altro passo circonvicino che sarà giudicato più conveniente prima di prendere qualsiasi deliberazione per nuovi valichi.

Circa le stazioni ferroviarie — 1° Riordinare la stazione di Porta Nuova in modo da rendere possibile e conveniente il servizio senza vessazioni al commercio sulla base del mantenimento della stazione stessa.

2° Sollecito impianto di una stazione di smistamento come condizione indispensabile all' efficace riordinamento suindicato.

3° Provvedimenti per la stazione di Porta Susa e Succursale, anche in rapporto alla viabilità pubblica, in modo da soddisfare ai bisogni di un notevole movimento di viaggiatori e di merci.

A meglio chiarire gl'intendimenti della Giunta riguardo al problema ferroviario, riportiamo le parti più salienti della relazione del comm. Riccio; quelle cioè che riflettono le nuove linee ferroviarie ed il riordinamento delle stazioni di Torino:

RIORDINAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE TORINESI.

L'argomento è solleticante. Il problema presenta attraenti soluzioni secondo l'aspetto sotto cui si considera e si cerca di risolverlo. I progetti furono molteplici e taluni commendevolissimi.

Occorre subito dichiarare che l'Amministrazione municipale di Torino non ha mai dato incoraggiamento di sorta allo studio di innovazioni radicali, conformate a concetti di stazioni uniche, periferiche, richiedenti il completo dislocamento delle stazioni attuali.

Tali concetti possono benissimo essere grandiosi e seducenti in linea edilizia, ma praticamente non soddisfano meglio alle esigenze commerciali ed industriali ed al bisogno moderno di comodità e prontezza del servizio.

È un fatto che prima di pensare alla costruzione di stazioni colossali, occorre assicurarsi il competente movimento commerciale, ed assicurarsi quindi il necessario complemento di ferrovie che formano oggetto da lungo tempo di richieste e reclami.

Ma è del pari indiscutibile che anche allo stato presente di cose le nostre stazioni sono insufficienti al movimento attuale. Tutti lo dichiarano, tutti lo riconoscono, e l'Amministrazione ferroviaria più di tutti. Abbiamo sentito gli anni scorsi gli alti e giusti lagni per le restrizioni di tempo stabilite al ritiro delle merci; che se ciò poteva attribuirsi anche allo scarseggiare del materiale mobile, deve però in massima parte riconoscersi cagionato dalla deficienza di binari di sosta.

La Camera di Commercio mosse al riguardo vivissimi reclami alla Amministrazione della Mediterranea ed alla superiore autorità. Ma il rimedio non è ancora stato adottato e di questi giorni quest'Amministrazione fu richiesta del suo consenso, per quanto la riguarda, all'occupazione di binarii speciali di Società private e dell'Arsenale con materiale della Mediterranea.

E l'Amministrazione municipale, pur ritenendo non essere di sua competenza provvedere alle necessità emergenti dai traffici, tuttavia, sia pel suo compito di aver sempre di mira l'interesse della cittadinanza, sia perchè il problema del riordinamento delle stazioni ha molta attinenza con quello della viabilità, si occupò, più volte, della importantissima questione, e non ebbe difficoltà a fare dirette pratiche coll'amministrazione della Mediterranea per un pronto studio pratico della questione medesima mediante progetti concreti.

Ne seguì qualche intervista fra questa Amministrazione, la Camera di Commercio e la Mediterranea; ma non è inopportuno accennare prima le principali idee che all'uopo si svilupparono anche nel pubblico.

Già da tempo, ed anche recentemente, vi fu chi propugnò l'abolizione della stazione di Porta Nuova e di quella di Porta Susa, e la costruzione di una grandiosa stazione unica o nell'attuale Piazza d'armi, o più in fondo ad essa, formando così una stazione tangenziale alla periferia occidentale della città; l'idea della grande stazione unica fu poi ultimamente temperata coll'aggiunta di una stazione di smistamento al mezzogiorno ed un'altra secondaria al nord della città.

I propugnatori di simili idee erano esclusivamente guidati dal concetto dello sviluppo della viabilità e della fabbricazione che ritenevano dover avere la precedenza sopra ogni altra considerazione.

L'Amministrazione, senza perdere di mira i bisogni della viabilità e l'opportunità quindi delle occorrenti facilitazioni, e persuasa che se non vi fossero stazioni centrali, occorrerebbe provvedere a farle, perocchè l'esempio di altre città ci insegna che chi non le ha, cerca ottenerle e con passaggi sotterranei o con passaggi sospesi, si dimostrò recisamente contraria alle idee sopra indicate. E, penetrati eziandio di questi sentimenti, furono appunto coloro che studiarono, e taluno con molta accuratezza, progetti per abbassare il piano della stazione Porta Nuova o per rialzarlo di tanto quanto fosse necessario per il libero transito tra il levante ed il ponente della città.

Riguardo alla stazione di Porta Susa, da molti fu proposto di abolirla in un colla succursale per unirle in una

sola e molto più importante fra la Dora ed il corso Regina Margherita, tanto più che l'attuale stazione di Porta Susa non è suscettiva affatto di ampliamento.

Il problema tuttavia può anche essere risolto colla conservazione di essa, ma in ogni caso è ovvio il convincersi come l'abbassamento del piano stradale potrebbe migliorare assai l'unione fra la parte occidentale della città e e la parte rimanente.

Il doppio binario sulla linea Torino-Chivasso è pressochè un fatto compiuto, benchè troppo lungamente siasi fatto attendere, e l'Amministrazione ferroviaria sta già provvedendo per il doppio binario interno alla città

Ciò richiede indeclinabilmente l'ampliamento della stazione Succursale per il servizio merci che deve potersi fare a quella stazione.

Risulta che l'Amministrazione della Mediterranea ne ha già studiato e sottoposto all'Amministrazione superiore le modalità in guisa da non pregiudicare quei progetti più ampi e complessi che si giudicassero di poi opportuni.

La competente Società degli Ingegneri ed Industriali si occupò anch'essa della vitale questione, e intanto che nelle sue discussioni parvero prevalere appunto le idee favorevoli alla conservazione delle stazioni attuali, mediante convenienti miglioramenti, nominò una Commissione perchè riferisse in proposito.

Sopra un'idea però tutti paiono d'accordo, ed è sulla convenienza di una stazione di smistamento la quale liberi la stazione Centrale da una grande quantità di vagoni che non sono destinati all'interno di Torino.

La Mediterranea ne fa una condizione indispensabile ed urgentissima di buon servizio.

E ammesso che, fatta la stazione di smistamento, sgombrata la stazione di Porta Nuova dalle officine che hanno ormai sede propria, resterà largo margine per lo sviluppo dei binari di servizio attivo per viaggiatori e merci e la stazione di Porta Nuova potrà addattarsi e corrispondere a qualunque esigenza.

Il miglioramento delle comunicazioni fra il Levante ed il Ponente della città non sarà impossibile o troppo difficile ad ottenersi con leggero abbassamento del livello dei regoli e con altri spedienti, e non sarà più che questione di studio di particolari.

Negli anni scorsi si è più volte parlato del trasporto della stazione ferroviaria di Rivoli per sgombrare la vasta piazza Statuto tra la via Cibrario e la via Garibaldi.

Parve in sulle prime che la questione fosse di piccola entità e facilmente risolvibile, massime per le buone disposizioni e per gli interessi di altra natura che vi ha la Banca che acquistò la ferrovia. Ma l'ampliamento della fabbricazione e l'aumento di valore dei terreni accrebbe le difficoltà, per cui non si potè addivenire ad un accordo sulle prime aperture fatte dalla Ferrovia, ed ora si attende di ricevere, come fu promesso, nuove proposte.

NUOVE LINEE FERROVIARIE

Gli effetti dell'apertura del Gottardo, è scritto nella relazione, riguardo a Torino e alle regioni circostanti erano stati preveduti, sebbene non nella misura con cui si produssero, e prima di essa apertura e di poi erano state proposte e reclamate nuove linee ferroviarie, che, senza ledere gli interessi desiderati e conseguiti da altri, temperassero in certo qual modo i danni effettivi e gravissimi prodotti ad una importante città ed estesa regione, e ponessero queste in grado di poter pur esse usufruire in parte del nuovo valico internazionale.

I concetti principali aventi maggior attinenza alla crisi prodotta dal Gottardo erano due: fare in modo che non fossero deviate da Torino, ma anzi fossero facilitate quelle relazioni ed interessi commerciali, che già naturalmente vi affluivano: riparare allo isolamento in cui fu lasciata Torino, rimpetto alla nuova linea che mette in comunicazione il Mediterraneo col centro d'Europa.

Conformandosi a questi concetti in modo speciale o promiscuo, sorsero i progetti della ferrovia sotto-alpina (Torino-Ciriè-Ivrea-Biella-Romagnano-Borgomanero-Sesto Calende), raggiungendo la sinistra del Lago Maggiore, della linea Santhià-Borgomanero-Sesto-Calende collo stesso obbiettivo, e della ferrovia prealpina (Torino-Ivrea-Biella Gozzano Orta-Gravellona-Pallanza Intra-Locarno) per un diretto allacciamento al Gottardo sulla destra del Lago Maggiore.

A questi tre progetti principali si aggiunsero varianti più o meno notevoli sia di soli tronchi, che di tracciati complessivi, come la variante Santhià-Oleggio, allacciantesi alla linea Novara Sesto-Calende, e la Santhià-Borgomanero senza prolungamento a Sesto.

La moltiplicità dei progetti, i vantaggi, parziali a caduno inerenti, tenevano discordi non solo le popolazioni interessate, ma anche i Corpi morali e ancora fra loro stessi i rappresentanti dei detti Corpi, e nella mancanza di un unanime, o per lo meno imponente numeroso consenso, si intravedeva tutta la probabilità di un risultato puramente negativo.

Perciò fu costituita una *Commissione mista*, composta di rappresentanti la provincia, il Comune e la Camera di commercio per lo studio delle questioni ferroviarie.

Ed intanto che da una parte si aveva di mira il collegamento al nuovo valico delle Alpi che aveva spostato fortemente, e cagionato anzi una crisi vivissima ai nostri interessi commerciali, dall'altra si escogitava il mezzo di attirare e favorire maggiori relazioni di interessi dal mezzogiorno della Francia.

Colla legge 29 luglio 1879 era stata classificata in 2ª categoria la linea Cuneo-Ventimiglia: le Province interessate eransi sobbarcate al relativo concorso obbligatorio di 1/10 nella spesa; i lavori furono intrapresi. ed un tronco è già aperto all'esercizio; ma a quanto pare, essendosi dovuto cambiar tracciato, nè gli studi definitivi per il percorso principale son fatti, nè è dato prevedere quando i lavori potranno essere compiuti fino a che non si comincieranno i lavori più seri e difficili delle lunghe gallerie, che possono dar norma del massimo periodo di tempo necessario.

Si aggiunga che le circostanze locali obbligano un lungo sviluppo e notevoli pendenze, per cui mentre tutti sono d'avviso che la linea sarà utilissima sotto ogni altro rapporto di interesse locale e generale, alcuni dubitano che essa possa avere una grande importanza nel vero senso di una linea internazionale dal mezzogiorno della Francia al Gottardo.

Perciò fecero più vivo il desiderio della Oulx-Briançon pel Monginevro, la quale darebbe luogo alla più diretta comunicazione fra Torino e la Francia meridionale e potrebbe meglio prestarsi al transito internazionale verso il Gottardo.

Ma la costruzione di un nuovo *tunnel* sollevò gravi difficoltà in relazione alle esigenze della strategia militare, sia al di qua che al di là delle Alpi, nè potrebbe per una linea di grande traffico essere sufficiente un sistema di trazione meccanica. Ad ogni modo la *Commissione mista*, frammezzo alla molteplicità di progetti e di idee, nel giugno 1883 concretava le idee proprie, facendo voti perchè si accelerasse la costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia; si iniziassero accordi colla Francia per il congiungimento delle reti fra Oulx e Briançon; si collegasse efficacemente Torino al Gottardo.

. . . .

Ma non sarebbe prudente farsi l'illusione che un più diretto congiungimento al Gottardo possa variare in notevole misura la nostra condizione attuale, e se le circostanze ci dimostrano essere improbabile poter ottenere oggi la Prealpina, conviene non perderla di mira, perchè essa per Torino sarà certamente importantissima ed utilissima.

La città di Torino fu sempre mai convinta essere reciproco grandissimo interesse assicurarsi la conservazione degli antichi rapporti industriali e commerciali colle regioni finitime, e mentre concorreva con diretti sussidi alla costruzione di tronchi di ferrovie secondarie, mentre mirava a mantenersi i traffici col Canavese, col Biellese, colla Val d'Ossola, e colla Val Sesia, faceva ripetute istanze per miglioramenti di orari e di servizi su diverse linee già esistenti, e si interessava vivamente per la costruzione della ferrovia Torino-Chieri-Piovà-Casale, della quale era stata fatta da prima, e poi abbandonata, la domanda di concessione dalla Società Belga di ferrovie economiche.

E la città si disponeva a chiederne essa stessa la concessione a norma degli articoli 10 e 11 della legge 29 luglio 1879.

Ma sopravveniva intanto la nuova legge ferroviaria 27 aprile 1885 coi famosi mille chilometri dell'art. 20 in aggiunta ai 1530 dell'articolo 10 della già indicata legge del 1879.

Nacque tosto e dovunque una vivissima agitazione per il riparto di questi mille chilometri, tanto che invece di 1000 se ne chiesero più di 6000. Città, Provincia e Camera di Commercio di Torino trovarono il punto d'appoggio per rinnovare le già fatte istanze.

Ieri al Consiglio Comunale di Torino cominciò a discutersi l'ardua questione ferroviaria.

La discussione continuerà nella seduta di lunedì. A suo tempo informeremo i nostri lettori delle deliberazioni che il Consiglio avrà approvate.

PONTE IN FERRO SULL'ADDA

per la Ferrovia Lecco-Como.

Il 5 corrente ebbero principio — sotto l'intelligente direzione del signor Achille Ciccarelli, capo-cantiere della casa Cottrau di Napoli — i lavori per il varo del ponte in ferro sull'Adda, della linea Lecco-Como.

Questo varamento è stato eseguito a mezzo di due argani fissati al disopra dei travicelli trasversali nella parte posteriore dell'impalcatura. Ciascun argano dava movimento ad un grosso paranco. Alle due manovelle di ciascun argano lavoravano *quattro* uomini, ognuno dei quali dava movimento ad un peso medio di circa *trentatremila chilogrammi.*

Codesta operazione, malgrado il cattivo tempo, è stata eseguita in 26 ore con un avanzamento medio di tre metri e mezzo all'ora, comprese le interruzioni per manovre diverse.

La travata di questo ponte è rettilinea, ha una obliquità di 15° ed è a passaggio superiore. Ha tre campate, delle quali la centrale è di 48 metri e le due laterali di 37 metri ciascuna.

Le due travi principali sono a traliccio e fra le loro assi vi è una distanza di m. 3.60. Sono rinforzate sugli appoggi da una parete di pietra e da montanti. L'altezza è di 4.50 e la lunghezza totale di ciascuna è di 124 metri.

Lungo il traliccio sono posti alla distanza di 3 metri dei montanti in ferro a *T*, ai quali nella parte interna della travata sono applicati i travicelli trasversali. A questi sono fissate le longherine in ferro sottoguide, che debbono sostenere il binario. Sotto ciascun travicello vi è una croce di Santandrea, la quale nella parte inferiore vien chiusa orizzontalmente da un tirante in cantonale. Su tutta la lunghezza della travata esiste un doppio ordine di controventi dei quali i superiori, che sono applicati alle parte inferiore dei travicelli trasversali sono formati con ferro ad angolo, e gli inferiori, che sono applicati ai suddetti tiranti, sono formati con semplici ferri piatti. I tavolati e marciapiedi della ferrovia sono formati con lamiere striate, ed oltre all'interbinario ed ai laterali compresi fra le travi maestre della travatura, ve ne sono due altri posti esternamente alle piattabande superiori di dette travi principali, sostenute da piccole mensole che sono fissate ai montanti esterni. All'estremità di ciascuna di queste mensole viene attaccata una colonnina in ferro delle ringhiere, fra le quali vi è una distanza di m. 4.50. La travatura viene fissata sulla pila destra, mentre nell'altra pila e sopra le due spalle essa poggia sugli apparecchi di dilatazione.

La montatura della travata — che si sta ora abbassando sopra i suoi appoggi definitivi — venne eseguita nella sponda sinistra del fiume per i due terzi su ponti di servizio e l'altra porzione su rilevato che l'impresa potè formare coi materiali escavati nella fondazione della spalla e pila sinistra. La suddetta montatura si eseguì nei mesi di giugno e luglio trascorsi, ed il varamento è stato ritardato fino ad ora per attendere l'ultimazione dei quattro appoggi.

Non essendosi potuto costruire i castelli provvisori a metà distanza dagli appoggi per non disturbare la navigazione, ne venne nella campata centrale. costruito uno in prossimità della pila destra, a mezzo del quale veniva diminuita di circa 8 metri la luce esistente fra le due pile. Di più alla testata della travatura verso Como venne applicato un robusto sperone in legno lungo 7 metri; e quella parte delle travi maestre, che durante il varamento subivano uno sforzo maggiore, vennero rinforzate con doppi montanti in legno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Il Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo non ha tenuto seduta in questa settimana.

Esso si riunirà il 18 corrente, e nello stesso giorno si adunerà pure il Consiglio d'Amministrazione per l'esame e l'approvazione del bilancio dell'esercizio 1886-87.

La convocazione dell'Assemblea generale degli azionisti è fissata pel 20 novembre p. v. Qualora occorresse una seconda convocazione, questa avrebbe luogo il successivo giorno 27.

><

Ci informano che il 20 corrente si riunirà in Francoforte sul Meno la settima Conferenza generale pel servizio diretto italo-germanico. Vi interverranno i delegati delle grandi reti italiane e quelli delle ferrovie svizzere e tedesche interessate alla via del Gottardo.

Abbiamo motivo di credere che, in seguito agli accordi che saranno presi in tale Conferenza, nulla

più sia per opporsi all'attivazione delle nuove tariffe dirette italo-germaniche, nonchè di quelle italo-svizzere, le quali tutte verrebbero pubblicate pel primo gennaio 1888, data in cui cessano di aver vigore le attuali tariffe cumulative.

><

Sul franamento di tre anelli nella galleria succursale dei Giovi, annunciato già dai giornali, abbiamo le informazioni seguenti:

Il fatto avvenne la sera del 7 corrente. Trattasi di vecchi anelli, che all'epoca della consegna dei lavori alla Società Mediterranea, si presentavano già del tutto deformati. Siccome poi in questi ultimi tempi davano ancora segno di movimento, erano tenuti in continua osservazione, ed a ciò appunto si deve se non accadde nessuna disgrazia.

Subito dopo la consegna si cominciò a cambiare le armature di quegli anelli e, appena rilevate le ulteriori deformazioni, si spinse il lavoro colla massima alacrità concentrandovi tutta la forza possibile, ma non si arrivò a prevenire la frana.

Avvenuta questa, furono tosto rinforzate le armature degli anelli vicini, i quali finora non si mossero. Non diedero alcun segno di movimento neppure le armature dei due nuovi anelli in corso di costruzione.

Il lavoro di questi ultimi anelli e quello in generale della galleria non subì sospensione di sorta. Si lavora però per praticare un cunicolo e ripristinare le comunicazioni.

><

Come di consueto, diamo qui di seguito il prospetto di avanzamento (riferito al 1° settembre p. p.) dello scavo e delle murature della galleria di comunicazione fra le calate del Porto di Genova e la ferrovia Ligure di Levante, denominata di San Tommaso:

Avanzamento degli scavi: Piccola sezione m. 1,177, ingrandimento in calotta metri 1,177, sezione completa metri 832,77.

Volume dello scavo: Eseguito nel mese di Agosto m. c. 2,597, eseguito a tutto agosto m. c. 35,267, ancora da eseguire m. c. 4,733.

Avanzamento della muratura: Calotta m. 1,177, piedritti m. 773,29.

Volume muratura: Eseguita nel mese di agosto m. c. 615, eseguita a tutto agosto 8,849, ancora da eseguirsi m. c. 1,951.

Galleria completa: Eseguita a tutto agosto m. 773,29, ancora da eseguirsi m. 403,71.

Nicchie: Eseguite a tutto agosto n. 7, ancora da eseguirsi n. 16.

><

Dietro incarico avuto dall'on. Saracco, l'ispettore del Genio Civile comm. Ferrucci trovasi in questi giorni col comm. Oliva, direttore del servizio costruzioni della Società Mediterranea, a visitare le località comprese nel tracciato della linea Eboli-Reggio, secondo i progetti presentati dalla predetta Società.

><

La Direzione Generale delle S. F. del Mediterraneo ha ieri diramato gli inviti per una gara nazionale riguardante la fornitura delle quattro carrozze a letti di nuovo tipo, delle quali abbiamo già parlato nel nostro numero del 24 settembre.

L'apertura delle schede si farà il 20 corrente. Le consegne sono stabilite entro quattro mesi.

><

Sappiamo essere convocata pel 19 corrente la Commissione recentemente nominata dal Ministro dei Lavori Pubblici per studiare le comunicazioni ferroviarie intorno a Roma.

><

Il R. Ispettorato generale ha, con sua nota 9 corr., aggiudicato definitivamente l'appalto dei lavori di costruzione di un ponte sul torrente Melissa, lungo la linea Taranto-Reggio, alla Ditta Romano Vincenzo di Rossano Calabro col ribasso di L. 16,05 0|0 sui prezzi di tariffa.

I lavori ammontano ad un importo di L. 36,000 e sono per conto dello Stato.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rimesso al R. Ispettorato generale gli schemi di elaborati d'appalto per le opere murarie relative alla ricostruzione del ponte sul torrente Lordo al chilometro 371 + 280 della linea Taranto-Reggio, nonchè l'elenco delle Ditte che dovrebbero invitarsi alla gara.

Trattandosi di lavori urgenti, la Società ha interessato il R. Ispettorato a volerne sollecitare l'approvazione onde poter indire la gara al più presto possibile.

><

La Società delle ferrovie Meridionali ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Rimini in dipendenza dell'innesto nella stazione medesima della nuova linea Ferrara-Ravenna-Rimini, la quale avrà grande importanza pel transito delle merci da Venezia all'Italia Centrale e Meridionale.

La spesa preventivata per i lavori suaccennati ammonta a L. 1,300,000 da ripartirsi fra le linee ferroviarie Ferrara, Ravenna, Rimini, Fabriano, Sant'Arcangelo e Bologna-Ancona.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate meridionali sta studiando se sia possibile di introdurre un radicale provvedimento che valga ad agevolare la marcia del treno n. 306 della linea Firenze-Bologna-Milano, il quale sia perchè è l'ultimo della giornata, e sia per le sue coincidenze, riesce assai comodo ed utile per l'inoltro delle merci a grande velocità, per cui ne profittano la maggior parte degli speditori.

><

Ci viene assicurato che alle istanze del Municipio di Sarzana, intese ad ottenere che la diramazione per Sarzana, della ferrovia Parma-Spezia si aprisse contemporaneamente al tronco da S. Stefano alla Spezia, il Ministero dei lavori pubblici abbia dichiarato che la indicata diramazione essendo destinata ad aprire una più diretta comunicazione fra Roma e la Toscana coi principali centri della Valle del Po, non potrà essere attivata se non quando sarà aperta all'esercizio l'intera linea Parma-Spezia, ciò che non potrà avvenire tanto presto a causa degli importanti lavori del traforo della Galleria del Borgallo.

><

Il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio nel consentire che venga attuata una proposta dell'Amministrazione ferroviaria relativa ai trasporti di vino da Brindisi e dalle Calabrie per Roma e Napoli, avrebbe fatto notare al Ministero dei lavori pubblici come sarebbe conveniente di consigliare le Società ferroviarie di adottare un esperimento su più vasta scala della tariffa locale n. 204 piccola velocità, serie *B*, senza ricorrere alle concessioni speciali, le quali dovrebbero sempre rappresentare la eccezione e non la norma in materia ferroviaria.

In sostanza il predetto Ministero, considerato che la predetta tariffa è l'unica che tenda ad agevolare le esportazioni dei nostri abbondanti prodotti vinicoli, vorrebbe che invece di essere limitata alle partenze dalle stazioni comprese fra Caserta e Napoli e fra Cancello ed Avellino, venisse estesa ai centri più importanti dell'industria enologica nelle provincie meridionali, che sono nelle Puglie, nella Basilicata, nelle Calabrie, e precisamente nei circondari di Barletta, di Brindisi, di Lecce, di Melfi, di Cotrone, ecc.; — e che si consentisse la destinazione delle spedizioni relative verso la frontiera.

><

Il sindaco del Comune di Corleone per soddisfare i voti di quella cittadinanza, ha interessato il Ministero dei lavori pubblici a voler provvedere nel modo migliore e più sollecito alla riapertura all' esercizio della ferrovia da Palermo a Corleone, acciocchè venga a cessare il danno che soffre il commercio locale per la mancanza di tale mezzo di comunicazione colla città principale della Sicilia.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, al cui esame e parere venne deferito il collaudo dei lavori eseguiti per la stazione di Ascoli-Piceno, nella ferrovia Ascoli-S. Benedetto, riferendosi ad un suo precedente parere di massima, ha sollevato il dubbio se di fronte alle disposizioni tassative dell'articolo 362 della legge sulle opere pubbliche, non revocate da altra legge, possa considerarsi legale il collaudo di un'opera eseguita a cura e spesa diretta dello Stato sul bilancio dei lavori pubblici, qualora, come nel caso concreto, il collaudo stesso sia stato affidato ad un ufficiale non appartenente al Genio civile.

Il Consiglio superiore ritiene che qualora trattisi di collaudo non accettato dall'Impresario, l'Amministrazione governativa potrebbe trovarsi esposta al pericolo di vedere annullato il collaudo dai Tribunali.

><

La Società delle strade ferrate meridionali ha sottoposto alla approvazione del R. Ispettorato generale il progetto di nuovo orario invernale da attivarsi sul tronco da Bologna a S. Giovanni in Persiceto, della linea Bologna-Verona. Col nuovo orario, giusta il desiderio manifestato dagli interessati, vengono ritardate di oltre un'ora le due corse del mattino ed anticipate di altrettanto le due corse della sera.

><

Il Ministero delle Finanze (Direzione generale delle Gabelle) ha favorevolmente accolto, per la parte che lo riguarda, la proposta delle Amministrazioni ferroviarie perchè lo scalo di Como-Lago sia ammesso ai trasporti a grande velocità ed a piccola velocità accelerata, e che in conseguenza sia fatta opportuna aggiunta al capo IV, allegato 8 delle tariffe e condizioni dei trasporti.

><

Ci informano da Messina che quella Deputazione provinciale ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici una propria deliberazione con la quale si fanno voti al Governo affinchè, attese le condizioni speciali in cui versano attualmente gli operai della provincia per mancanza di lavoro, si piaccia disporre che i lavori della ferrovia Messina-Patti-Cerda, al terzo tronco da S. Filippo a Barcellona, siano al più presto attivati.

La preindicata deliberazione venne vivamente raccomandata al Ministero dal signor Prefetto della provincia manifestandosi ogni giorno più il bisogno di procurare lavoro alla classe operaia.

><

Con Decreto Ministeriale dell' 8 corrente venne autorizzata, su conforme proposta della Società esercente la Rete Mediterranea, l'inclusione della Stazione di San Vincenzo (linea Pisa-Roma) fra quelle da cui possono essere eseguite, giusta la tariffa locale 401 p. v., le spedizioni di marmi naturali, greggi e lavorati.

><

Allo scopo di riparare a taluni inconvenienti che si verificano nella tassazione delle spedizioni di vino nostrano in dipendenza di non ben chiara indicazione delle tariffe che vi si riferiscono, le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell' Adriatico e della Sicilia, hanno presentato al R. Ispettorato generale, per approvazione, una proposta di nuove voci per la nomenclatura e classificazione dei vini, da sostituirsi a quella ora esistente al capo XIII delle tariffe in vigore.

Le nuove voci proposte sarebbero le seguenti: Vini di lusso; vini comuni in bottiglie; vini comuni in fiaschi od in damigiane, anche sciolte, se a vagone completo; vini comuni in botti o barili, vini comuni in botti, barili o fiaschi caricati in carri privati.

Sono da considerarsi come *vini di lusso* i vini di Bordeaux, Borgogna, Champagne, Frontignan, Sauterne, Cipro, Xéres, Madera, Malaga, Johannisberg, Lunel, Steinberg, Tokai ed altri simili.

I vini di Marsala, Siracusa, Lipari, (Malvasia) Asti, Lacryma-Christi, Vinsanto, Aleatico e simili vini scelti nostrani, sono considerati e tassati come *vini comuni*.

><

Il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio ha firmato il decreto col quale si autorizza che la tariffa locale n. 502, a piccola velocità accelerata, per le due reti Adriatica e Mediterranea, riguardante i trasporti di fichi secchi a vagone completo da 10 a 12 tonnellate in partenza da stazioni delle provincie meridionali e diretti a stazioni adriatiche o mediterranee, con un percorso minimo di 500 chilometri o paganti per tale distanza, od anche destinati all'estero, sia estesa altresi ai trasporti di *zibibbo* modificando di conseguenza la tariffa medesima giusta la proposta della Società per le ferrovie del Mediterraneo, presentata anche a nome di quella delle strade ferrate dell'Adriatico.

Altro Decreto firmato dal predetto Ministero approva l'estensione della tariffa speciale locale 406 p. v. a

stazioni oltre Brindisi verso Bari e verso Otranto, giusta la proposta che di accordo con le ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico ha presentato la Società delle strade ferrate della Sicilia.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato Generale alla Società esercente la rete Mediterranea :

L. 1850 per l'applicazione di un canape telegrafico nella galleria artificiale, in prolungamento della Galleria Rospo, che si costruisce fra Moneglia e Deiva (linea Genova-Spezia);

L. 8788 per la formazione di una scogliera a difesa della ferrovia nella tratta compresa fra le gallerie di Montesone e Vallesanta sulla linea suddetta;

L. 2400 per una condottura d'acqua potabile alla stazione di Ospedaletti (linea Genova-Ventimiglia);

L. 2900 per due dischi manovrabili a distanza e relative suonerie elettriche di controllo nella stazione di Sticciano (linea Asciano-Montepescali);

L. 4169 per acquisto di due macchine utensili per le officine di Pietrarsa e Granili;

L. 16,600 per acquisto di una zona di terreno di proprietà Lombardi e Macchi, destinata all'allargamento della sede stradale nel tratto da Milano Centrale al bivio Acquabella;

L. 11,655 per ampliamento di binari nella stazione di Chivasso in dipendenza dell'innesto della linea Chivasso-Casale;

L. 1450 per sostituzione di un muricciolo alla cancellata in legname della stazione di Corniglia.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato parere sui seguenti affari concernenti il servizio ferroviario.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possano approvarsi i due progetti presentati dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo concernenti l'impianto del 2° binario nel tronco Ponzano-Novara, della linea Torino-Milano, e che la spesa relativa, di L. 550,000 per il primo progetto, e di L. 135,000 per il secondo possa imputarsi alle categorie VI e XI dell'allegato B. al contratto di esercizio; ammettendo poi che l'approvazione dei progetti debba valere come dichiarazione di pubblica utilità a sensi della legge 18 dicembre 1879;

2. Che possa essere approvato l'atto di sottomissione della Ditta Antonio Opessi per la fornitura di tre bilancie a ponte bilico della portata ognuna di 30 tonnellate da collocarsi nelle stazioni di Nucelo, Bagnasco e Priola della linea da Ceva ad Ormea;

3. Che quando la ferrovia Maglie-Gagliano-Gallipoli sia stata compresa nei 1000 chilometri di cui all'articolo 20 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) nulla osta che mediante decreto reale venga costituito il consorzio pel pagamento del relativo contributo fra la provincia di Lecce, la quale si addosserebbe 1|3 del contributo medesimo, ed i Comuni interessati i quali dovrebbero provvedere agli altri due terzi.

Il Consiglio medesimo ha dato anche parere sullo schema preparato dal Ministero dei lavori pubblici per modificazioni alla concessione di una ferrovia da Roma a Nemi per Ciampino, Marino, Albano e Genzano, ammettendolo con osservazioni e sostanziali varianti.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole intorno ai seguenti affari ferroviari:

Progetto d'appalto del materiale minuto d'armamento per le ferrovie complementari;

Idem della travata metallica sul Fiume Revera lungo il tronco Aggiano-Camerlata della ferrovia Lecco-Como;

Nuovo progetto di sistemazione della stazione di Cagliari;

Progetto d'ampliamento delle stazioni di Novellara e Correggio, lungo i tronchi Reggio-Guastalla e Bagnolo-Carpi della ferrovia Reggio-Guastalla-Carpi;

Progetto d'ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Nervi.

Progetto di banchina e piazzale per la stazione ferroviaria al porto di Siracusa.

Nuovo progetto di appalto del tronco Priola Troppa nella ferrovia Ceva-Ormea,

Progetti definitivi dei tronchi Porona-S. Pietro Incariano, S. Pietro Incariano-Ponton e Ponton-Fenilona, nella ferrovia Verona-Caprino.

Progetto di costruzione di N. 13 garette in muratura per ricovero dei guardiani nel tronco Caianiello-Roccaravindola, della ferrovia Caianiello-Isernia.

Progetto di ampliamento dello scalo della sabbia nella stazione di Viareggio, nella linea Pisa-Spezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione delle strade ferrate della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Costruzione di una casa cantoniera con pozzo d'acqua potabile e impianto di chiusure al nuovo P. a L. della strada provinciale Piacentina al K. 64+136 della linea Milano-Piacenza. — L. 13.000;

Ricarichi saltuari di massicciata sulla linea Mantova-Modena. — L. 27,000;

Impianto nell'officina di Pontassieve di un motore fisso tipo orizzontale « Tipo-Compound. » — L. 34,000;

Costruzione di nuovi pozzi di acqua potabile per N. 34 Case Cantoniere sulla linea Treviglio-Cremona. — L. 15,000.

Ferrovia succursale dei Giovi. — Secondo una corrispondenza da Roma alla *Perseveranza,* l'on. Randaccio ha scritto all'Associazione generale del commercio che, a seguito d'un colloquio avuto testè col ministro dei lavori pubblici, questi gli disse che la Succursale alla ferrovia dei Giovi non potrà essere aperta al traffico che fra dieci mesi circa.

Ferrovia Solmona-Isernia. — Chiamato ad esprimere il suo avviso sui progetti presentati dalla Società della Rete Adriatica per la costruzione della ferrovia Solmona-Isernia, in confronto di quello di massima redatto dall'Ingegnere Capo Salvini e già approvato fin dal giugno 1885, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prima di adottare un parere definitivo, ha ritenuto che debbasi incaricare una Commissione composta di ufficiali tecnici del Governo e di procedere ad una ricognizione locale, per conoscere esattamente tutte quelle circostanze e condizioni di fatto, delle quali si dovrà tener conto nelle determinazioni da prendersi, tanto nell'interesse dell'opera e dello Stato quanto in quello dei paesi che la ferrovia dovrà servire.

Ferrovia del Monte Amiata. — Modificato secondo le avvertenze suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il Comune di Castel del Piano ha ripresentato il progetto per la costruzione di una ferrovia economica dalla stazione di Monte Amiata sulla linea Asciano-Grossetto a Castel del Piano.

Tramvia a vapore da Costigliole a Venasca. — Domenica scorsa, 9 corr., si è inaugurata solennemente la nuova linea di tramvia a vapore Costigliole-Venasca appartenente alla rete della Compagnia piemontese, di cui è direttore l'ing. Orlando Bignami.

Questa tramvia che si dirama dalla strada Saluzzo-Cuneo presso Costigliole, sulla riva sinistra della Varayta, è lunga 7 chilometri 407 metri, e corre per 1300 metri, a fianco dell'abitato di Piasco, sopra sede propria. Ha una pendenza media di 3,50 per cento; la pendenza massima è, nella salita di San Liborio presso Venasca, del 3,90. Le opere d'arte della strada provinciale vennero allargate per non impedire il passaggio degli altri veicoli. A Venasca venne costrutta una ampia ed elegante stazione, con un gran piano caricatore ed una gru destinata specialmente al carico delle pietre da taglio.

Per costrurla vi furono non poche difficoltà tecniche e finanziarie. La linea è stata costrutta per cura dell'ing. Garbarino, sotto l'alta direzione dell'ing. Bignami.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La ferrovia del Gottardo prepara un' emissione di 12,000 azioni nuove destinate a fare un secondo binario.

Ferrovie Francesi — La Società franco-algerina procede ad una specie d'anticipata liquidazione.

Una prossima assemblea degli azionisti dovrà decidere la vendita del podere di Habra, e la vendita o l'affitto, alla Società dell'Ovest algerino, delle linee Arzew-Saïda, Mostaganem-Tiaret e Mosbah-Mecheria.

Ferrovie tedesche. — Il primo ottobre furono aperti al pubblico servizio i tronchi: Restrecke-Lautenburg-Soldau, di chilometri 22, della linea Jablonowo-Soldau; Oppeln-Schiedlow-Neisse di chilometri 51 e Schiedlow-Deutsch-Lippe di chilometri 26.

Ferrovie Austriache. — Il 10 corrente ebbe luogo l'inaugurazione dei tronchi Brünn-Gaya e Wessely-Sudomêritz-Petrau della linea trasversale di Moravia.

— Il governo autorizzò le seguenti nuove costruzioni: Linea Dzuryn-Zasleszczyki colle diramazioni di Jagielnica verso Skala e di Wysuszka a Mielnica: linea Ustrzyki-Zukotyn. Ustrzyki è una stazione della ferrovia ungaro-galliziana; tronco Brünn-Vlarapass della linea Tepla-Trencsen-Teplitz-Vlarapass.

— Oggi stesso, 15, la Società Nord-Ferdinando apre all'esercizio la linea Weisskirchen-Wsetin che comperò dalla Società delle ferrovie locali per L. 6,450,000.

Ferrovie russe. — Secondo le notizie pubblicate dai giornali tedeschi il Ministro russo delle finanze sarebbe riuscito a convincere il consiglio dei Ministri e lo Czar della necessità di riscattare, su vasta scala, le linee ferroviarie. Nello scorso giugno il Consiglio prese una risoluzione, approvata dallo Czar, che ammette il principio proposto dal Ministro. Il Consiglio crede che il Governo deve esercitare, appena scaduto il contratto d'esercizio concluso, per la linea di Nicolò, colla gran Società russa, il diritto che gli è riservato e che gli permette d'accollarsi l'esercizio di quella linea. Per risolvere tale questione era però necessario aspettare il momento in cui le circostanze permettessero allo Stato di adottare tale misura nelle migliori condizioni possibili.

Ora pare che il Governo — in occasione della riunione degli azionisti della linea di Nicolò, per il dividendo annuo — abbia energicamente reclamata dalla Società una somma di 14 milioni, impedita la ripartizione del dividendo supplementare per il 1886 e preteso dagli azionisti delle condizioni favorevoli per rifare il contratto.

L'assemblea degli azionisti che pareva intenzionata ad autorizzare il Consiglio d'Amministrazione a transigere, ora gli ordinò d'intentare lite allo Stato affinchè questi receda dalle sue pretese.

In generale il Ministro delle finanze impiega tutti i mezzi proprii a facilitare l'operazione del riscatto a condizioni vantaggiose, e l'offerta fatta dagli azionisti della linea carbonifera di Donetz è stata respinta siccome troppo onerosa. Sono pure corse trattative coll'Amministrazione della rete Transcaucasica ma non è noto ancora se siano riuscite.

Intanto l'assemblea generale della Compagnia degli Urali accettò le proposte del Governo e fra poco questa linea ferroviaria passerà nelle mani dello Stato. Gli azionisti furono obbligati a cambiare le loro azioni in tanto obbligazioni 5 0[0 garantite.

— La Società della ferrovia Mosca-Jaroslaw aprirà fra breve all'esercizio la nuova linea Jaroslaw-Nerechta-Kostroma. Questa linea è lunga 93 verste (chilometri 99,231) e costò 8,428,142 rubli (lire 34,049,693).

— D'ordine del Ministero delle vie di comunicazione i lavori di costruzione della linea Murom-Kazan si faranno a spese dello Stato e comincieranno nel prossimo anno.

Ferrovie Svedesi — Il 5 corr. è stata inaugurata la linea Lulea-Ofoten, la più nordica che siasi fino ad ora costrutta. Questa linea infatti si trova al di là del circolo polare artico.

Ferrovia dal Missurì al Pacifico. — Nello scorso agosto furono aperti, negli Stati del Texas e di Nebraska (Stati Uniti), alcuni tronchi della grande rete ferroviaria dal Missurì al Pacifico, che conta ora 10,655 chilometri di linee. Prima della fine dell'anno la rete sarà accresciuta ancora di altri 1000 chilometri circa che si stanno ultimando negli Stati del Missurì, Arkansas, Texas, Kansas e Colorado.

Ferrovie Svizzere — A Ginevra tennero, in questi giorni, un'adunanza i promotori del traforo del monte Faucille nel Giura, per abbreviare la linea che per la Svizzera va a Dijon e Parigi. La Società francese della Parigi-Lione-Mediterraneo è però, finora, poco disposta a far le spese necessarie, ma il traforo del Faucille sarà, in ogni modo, solo ritardato fino a che non sarà decisa la questione del Sempione di cui sarebbe il compimento.

— Sono impegnati negoziati attivi fra il Consiglio federale e la Compagnia ferroviaria del nord-est per il riscatto di tal linea da parte della confederazione che pagherebbe per 80 anni una rendita di 3 1[2 0[0 agli azionisti.

La combinazione ha molta probabilità di riuscita.

Ferrovia Brig-Airolo. — Una diramazione della ferrovia del Gottardo è quella Brig-Airolo, progettata dall'ingegnere svizzero Abt.

La nuova linea (percorso 61 chilometri) avrebbe origine a Brig e per uno sviluppo di 35 chilometri costeggierebbe, ora a destra ora a sinistra, il Rodano — che attraverserebbe necessariamente in quattro punti — per giungere ad Obergestellen, da dove, con pendenza del 60 per mille, ascenderebbe il Kichbodenhorn fino ad un'altezza di 1700 metri dal livello del mare.

Con una galleria di 6300 metri la ferrovia discenderebbe

quindi nella valle del Ticino e per Frutano si allaccierebbe ad Airolo alla ferrovia del Gottardo.

L'ingegnere Abt, per il tratto Obergestellen-Kichbodenhorn (19 chilometri) adotterebbe il suo sistema di ferrovia a ruote dentate; tutti gli altri tratti sarebbero costruiti con il sistema ordinario.

La spesa di costruzione è presunta in 23 milioni di lire, corrispondente a quasi 400,000 lire per chilometro; i lavori potrebbero essere compiuti nel periodo di tre anni.

La *Neue Freie Presse* di Vienna, la quale ci fornisce cotesta informazione, crede che il traffico della linea del Gottardo si avantaggierebbe sensibilmente da cotesta nuova ferrovia, la quale inoltre renderebbe inutile la progettata costruzione della linea al Sempione.

Malgrado tutte le ruote dentate di questo mondo, una linea a pendenza del 60 per mille avrà una potenzialità molto limitata ed il concorso che una ferrovia in tali condizioni potrà dare al movimento delle merci sarà sempre molto piccolo.

Notizie Diverse

Il nuovo ponte Garibaldi a Roma. — Fra pochi mesi questa importantissima opera sarà felicemente compiuta. Difatti è già ultimato l'arco di destra, e tutto è pronto per porre in opera l'arcata sinistra.

Lunedì, 10 corr., si cominciò a trasportare sul posto la prima travata dell'arcata sinistra, ed ora che scriviamo deve già trovarsi al suo posto. Per eseguire tale operazione è stata costruita una piccola ferrovia che, partendo dal cantiere, sulla riva destra e traversando l'arcata già costruita ed il pilone centrale, porta le travate sull'armatura dell'arcata sinistra.

Se si tiene conto che i lavori per porre in opera l'arcata già ultimata incominciarono soltanto il 6 giugno decorso, si può prevedere che l'arcata sinistra potrà essere ultimata per la fine dell'anno e che quindi il ponte potrà essere aperto al transito nella prossima primavera.

Ogni arcata del ponte Garibaldi misura 55 metri di corda e 5 metri di freccia: ed è larga 20 metri (12 di carreggiata e 8 di marciapiedi). Ogni arcata si compone di 13 grosse travate di ferro e pesa circa 900 tonnellate.

Le travate sono formate da forti lastre di ferro alte ciascuna 15 centimetri e unite insieme da chiodi ribattuti a fuoco. Si calcola che in ogni arcata ci siano circa 6 mila chiodi.

Le lamine di ferro sono venute da Savona e sono state lavorate nell'officina in via della Salara di proprietà della ditta Zschokke e Terrier costruttrice del ponte.

Per porre in opera una travata non ci vuole meno di una settimana.

È un fatto notevole che in ogni arcata, quando il calore supera i 20 gradi dalla mattina al mezzogiorno si trova una differenza di 35 millimetri di chiave; differenza prodotta dal dilatarsi del ferro al calore dei raggi solari.

Per permettere al ponte tale spostamento si è fatta posare ogni arcata sopra due perni mobili che la lasciano salire e discendere a seconda della temperatura.

Ancora non si è stabilito se il piancito del ponte debba essere di pietra o di legno. Si opinerebbe però di lastricarlo di tanti piccoli coni di legno duro, come si è fatto con buon risultato in altri ponti all'estero.

A lavoro finito, si calcola che il ponte verrà a costare 3 milioni e 600 mila lire; qualche cosa più del preventivo, essendosi dovuto fare le fondazioni più profonde di quello che si era preveduto.

Direttore di quest'opera bellissima è l'ing. Carlo Marzolla.

Le vetture a vapore della tramvia di Bergamo. — Le prime vetture a vapore, che correranno sui *trams* bergamaschi, si chiamaro *Serio* e *Brembo*, in omaggio ai fiumi benefici, che sono la ricchezza della provincia di Bergamo.

È con sentimento d'orgoglio che diciamo *le prime vetture a vapore*, aggiungendo pure che sono state disegnate e costrutte in Italia. Una vettura a vapore, sistema Rowan, costruita in Prussia, è stata veramente acquistata dalla Società degli omnibus di Napoli, ed è destinata a fare il servizio sul tram da Napoli a Portici, ma non è ancora entrata in esercizio. Per cui a Bergamo rimane il vanto della precedenza.

L'ingegnere Ferretti ha preso il tipo di questa macchina interessante studiando le vetture a vapore americane che funzionavano l'altr'anno all'Esposizione universale di Anversa. Stabilito il disegno di massima, con molti importanti perfezionamenti tecnici sul tipo americano, la prima difficoltà che si è presentata fu di trovare il costruttore. Dopo varie ricerche infruttuose, l'ing. Giovanni Enrico di Torino ne accettò la costruzione della parte meccanica, ed i signori fratelli Diatto, pure di Torino, la parte relativa alla cassa della vettura.

Mentre la prima di queste vetture compieva negli scorsi giorni felicemente le sue corse di prova sulla linea di tram dalla stazione della ferrovia di Bergamo alla stazione della funicolare che unisce la parte bassa colla parte alta della città stessa, veniva pure sperimentata con buon esito sui trame della nostra Torino. E notisi che la linea del tram, lungo il viale Vittorio Emanuele di Bergamo non è nelle più facili condizioni; ha una pendenza prolungata del 4 0[0 ed in curva. La vettura carica di passeggieri è salita trionfalmente con sole sei atmosfere, senza dar segno di stanchezza, aumentando anzi durante la corsa la pressione in caldaia; per cui si può ritenere che possa salire con facilità sul 6 e sul 7 0[0, le quali pendenze sono ora inaccessibili alle attuali locomotive da tram. Dal lato tecnico, e dal lato pratico, è un risultato di una grandissima importanza.

L'aver riunito in un sol carro, con sapiente armonia, tutto un treno di ferrovia, vale a dire macchina motrice, tender e carrozza dei viaggiatori, non è soltanto una grande semplificazione; ma risponde anche ad un aumento di potenza di trazione nella macchina, e di potenza infrenatrice, risultati di grande rilievo nelle pendenze. E infatti il peso morto per viaggiatori è ridotto ai minimi termini, perchè il carro che serve a trasportare la macchina, trasporta anche i passeggieri. Il macchinista potendo poi utilizzare tutto intiero il peso dei treni, come si ottiene nelle ferrovie ordinarie coi freni continui, arresta la vettura in pochissimo spazio: in sei o sette metri al più, anche lanciando la macchina a tutto vapore. Senza che ne presenti gl'inconvenienti, si può dire che questa vettura meccanica presenta tutti i vantaggi dei trams a cavalli, vale a dire completa sicurezza e grande facilità di fermarsi ove occorra.

Essa è quindi adattatissima per le linee suburbane, ancorchè presentino notevoli pendenze, e l'applicazione in Bergamo non mancherà di metterne in evidenza i grandissimi vantaggi.

Il tunnel sotto il colle del Quirinale. — In nome del Consiglio, la Giuta municipale di Roma ha approvato il progetto e il capitolato, con annesso preventivo numerario, per l'apertura del *tunnel* in prolungamento della via dei Due Macelli, sotto il colle Quirinale, autorizzando all'uopo la spesa di L. 1,800.000. A tale spesa sarà provveduto con la parte disponibile in circa L. 500,000 sul fondo iscritto all'art. 13 del bilancio speciale edilizio per l'anno in corso, e pel rimanente con opportuni stanziamenti nei bilanci speciali dei prossimi esercizi 1888 e 1889.

Concorso a 45 posti d'ingegnere. — Nei giorni 28 e 29 novembre prossimo si daranno in Roma, in Napoli ed in Milano gli esami di concorso a 45 posti da ingegneri di quinta classe nel personale tecnico di finanza retribuiti collo stipendio di L 2000 annue, oltre le indennità di missione pei lavori da farsi fuori della ordinaria residenza.

Il tempo fissato per la presentazione delle domande scade con tutto il 25 corrente ottobre.

Le norme ed il programma del concorso furono pubblicate nei numero 229 della *Gazzetta Ufficiale* del 29 settembre 1887 e sono visibili presso le Intendenze di Finanza in ogni Capoluogo di Provincia.

Una locomotiva minuscola. -- Nella officina meccanica del Krauss di Sendling (Germania) è stata costrutta testè la locomotiva più piccola che abbia mai esistito. Essa è lunga circa 2 metri e larga 1 con una forza di due cavalli-vapore. Questa locomotiva è stata costrutta per un Nabab indiano autentico il quale vuole impiantare una piccola ferrovia nel suo giardino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	8 Ottobre	Ottobre 15
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 805,50	802
» » Mediterranee	» 626	620,50
» » Sicule	» 588	588
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 400	395
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 545	545
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 305	304
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» 250	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 323,50	323,50
» » » 2ª emiss.	» 312	312
» » Centrale Toscana	» 530,50	531
» » Meridionali	» 328,25	322,75
» » Sarde, serie *A*	» 323	323
» » » serie *B*	» 319	319
» » » 1879	» 326,50	326,50
» » Pontebba	» 485	485
» » Nord-Milano	» 273	273
» » Meridionali Austriache	» 286	286

CONVOCAZIONI

Società Anonima Tramvia Torino-Leiny-Volpiano. — Pel 24 ottobre, alle ore 9 ant., presso il Credito Torinese, è convocata l'Assemblea generale ordinaria. — In mancanza del numero legale dei Soci l'Assemblea è fissata in seconda convocazione, pel 4 novembre alla stessa ora e nel medesimo locale.

ESTRAZIONI

Ferrovia Torino-Savona-Acqui. — Il 1° corr. ebbe luogo l'estrazione a sorte delle obbligazioni, di lire 500, della suddetta ferrovia a passate a carico dello Stato in seguito alla legge 28 agosto 1870, n. 5858.

10431	10485	11150	11666	11670	11880	12261
12323	12335	12886	12985	13402	13503	13557
13944	14030	14438	14479	14532	15104	15313
15674	15828	16162	16196	16609	17558	17846
17879	18727	18982	19572	19784	19832	21033
21672	22446	22495	23476	23477	23494	23541
24154	24165	24367	24496	24524	25210	25350
25393	25493	25763	30189	31926	66154	66158
67710	67819	68320	68335	68462	68516	68807
68958	68983	68988	69830	70562	70603	71098
71577	71788	71903	73555	73585		

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1887. Il rimborso avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1888 contro restituzione delle Obbligazioni stesse corredate dalle relative cedole non mature al pagamento segnate coi numeri 49 a 67 inclusive.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

R. Prefettura della Provincia di Torino (17 ottobre, ore 11 ant. fatali) — Appalto delle opere di ricostruzione del ponte in muratura di metri 12, ad una sola luce sul torrente maggiore detto di S. Filippo, presso Gassino, alla progressiva 13894 dalla strada nazionale n. 27 da Torino a Casale, aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 25 0[0 su lire 20,032.94 (V. n. 40 del *Monitore*).

Municipio di Albano Laziale (22 ottobre, ore 10 antimeridiane fatali) — Appalto dei lavori di restauro e compimento del campanile di questa Chiesa parrocchiale aggiudicato provvisoriamente col ribasso dell'uno per cento su lire 10,400. (Vedi n. 39 del *Monitore*).

Id. (22 ottobre, ore 10 ant. fatali) — Appalto dei lavori di restauro di tutte le strade territoriali esterne aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 6 0[0 su lire 46,000 (V. n. 39 del *Monitore*).

Municipio di Montemarciano (24 ottobre, ore 12 merid. fatali) — Appalto dei lavori di costruzione della nuova strada obbligatoria da Montemarciano alla stazione ferroviaria aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 12 0[0 per L. 40,049.53 (Vedi n. 40 del *Monitore*).

Municipio d'Avola (24 ottobre, ore 10 ant., fatali). — Appalto per la costruzione della strada rotabile che dall'abitato d'Avola mette sulla strada provinciale Noto-Palazzolo presso il Ponte Magnisi. Importo L. 145,000. (Vedi n. 38 del *Monitore*).

Municipio di Taranto (25 ottobre, ore 11 ant., definitivo). Appalto dei lavori in ordine al taglio del lato meridionale del palazzo Amati, alla sistemazione della strada in prolungamento della via Vittorio Emanuele ed all'adattamento dei rimanenti locali ad uso di scuole pubbliche. Importo ridotto L. 59,850. (Vedi numero 36 del *Monitore*).

Municipio di Monreale (26 ottobre, ore 10 ant., 2.a Asta per deserzione 1.o incanto). Appalto per la sistemazione del Corso Pietro Novelli dalla Chiesa di S. Antonio a Porta Venero. Importo L. 204,000. Cauzione L. 20.400. Deposito per spese L. 3000. Fatali 10 novembre, ore 12 merid.

Amministrazione Provinciale di Ancona (26 ottobre, ore 12 merid. 1ª asta). — Appalto della manutenzione del secondo Tronco della Strada Provinciale Arceviese che dal confine territoriale fra Senigallia ed Ostra giunge all'altro fra Arcevia e Genga (m. 33,598,73). Importo annuo L. 5049.53. Cauzione provv. L. 2500. Cauzione def. L. 5000. Fatali 12 novembre, ore 12 merid.

Municipio di Baschi (Perugia) (26 ottobre ore 9 ant. definitivo) — Appalto dei lavori per la costruzione del 1.o tronco della Strada comunale obbligatoria Baschi-Todi. Importo ridotto L. 77,709,57. (Vedi n. 34 e 40 del *Monitore*).

Municipio di Sassari (27 Ottobre, ore 12 merid., 1.a Asta) Appalto per la ricostruzione del pavimento del Corso Vittorio Emanuele in lastre di granito e ciottolato. Importo L. 45,898. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva L. 4000. Lavori ultimati in mesi quattro. Fatali 18 novembre, ore 12 meridiane.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Venezia (28 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti allo scavo del Canale Collettore degli scoli a sinistra del fiume Sile, dal Canale Fossetta, sotto passando il Sile, pella Botte delle Tresse, sino al Canale della Dolce. Importo L. 150,000. Lavori ultimati in mesi dodici. Cauzione provvisoria L. 8000. Cauzione definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Verona (28 ottobre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti all'ingrosso e rialzo dell'argine sinistro d'Adige, nel tronco e nel Comune di Bonavigo (metri 6,591). Importo L. 158,558. Lavori dovranno ultimarsi in 150 giorni. Cauzione provvisoria L. 7,400. Cauzione definitiva il decimo.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (29 ottobre, ore 10 ant. 2ª asta per deserzione 1° incanto) — Appalto pel mantenimento della strada provinciale 1° tratto di Roma, 1° tronco da Mezzotta, (confine della provincia di Napoli) al

principio del basolato di Aversa, (metri 1921). Importo annuo L. 7048 (V. n. 38 del *Monitore*).

Id. (29 8.bre, ore 10 ant. 2ª asta per deserzione 1º inc.) — Appalto pel mantenimento della strada provinciale di Roma 1.o tratto 2. tronco, dal basolato di Aversa, allo Spartimento (m. 8130). Importo L. 16,880 (Vedi n. 39 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'*Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau* ha assunto la costruzione e fornitura in opera del sottovia alla strada Mascari sul tronco Lecco-Oggiono, per conto dell'Impresa Arcellazzi Crespi e C.

Comune di San Marzano (Alessandria). — L'appalto per la costruzione di un edificio scolastico fu aggiudicato al signor Colombi Pietro per la somma di L. 39,800.34. (Vedi n. 34 e 38 del *Monitore*).

Municipio di Roma. — Per licitazione privata furono accordati i lavori seguenti:

Costruzione della nuova casa parrocchiale di San Vitale, per L. 44,172.80 al signor Pietro Jonni;

Allargamento, rettificazione e sistemazione del tratto della via di San Paolo che dalla biforcazione verso Testaccio conduce al crocicchio con la via della Moletta, L. 50,000, al signor Leucio d'Aroma;

Riparazioni nel fabbricato di San Francesco di Paola, sede dell'Istituto Leonardo da Vinci, L. 26,000, al signor Carlo Rinaldi;

Ricostruzione in granito rosso di Baveno delle rampe di scala, per le quali si ascende al secondo e terzo piano del palazzo senatorio in Campidoglio, L. 5000, al signor Innocente Pirovano, scalpellino.

Direzione delle costruzioni, 1º Dipart. marittimo (Spezia). — L'appalto per la fornitura di due barche-porte di acciaio pel nuovo bacino di m. 210 del R. Arsenale della Spezia fu aggiudicato ai signori Migliardi O. Venè di Savona, che offersero il ribasso del 25.10 0|0.

Direzione del Genio Militare di Torino. — L'appalto costruzione di un fabbricato per caserma di palafrenieri in Torino fu aggiudicato al signor Gerbino Mansueto, domiciliato a Torino, via Po, n. 6, per la somma di L. 37,500.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1º *al* 10 *Ottobre* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio: Rete principale	4027	4027		
» secondaria	547 — 4574	366 — 4393	181	—
Media in esercizio	4552	4377	175	—
Viaggiatori	1,490,395.32	1,391,894.52	98,500.80	—
Bagagli e Cani	67,244.18	67,062.35	181.83	—
Merci a G. e P. V. accel.ª	371,182.93	352,690.39	18,492.54	—
Merci a P. V.	1,714,068.04	1,618,022.83	96,045.21	—
TOTALE	3,642,890.47	3,429,670.09	213,220.38	—

Prodotti *dal* 1º *Luglio al* 10 *Ottbore* 1887.

Viaggiatori	14,092,899.01	13,272,977.19	819,921.82	—
Bagagli e Cani	647,492.51	580,666.39	66,826.12	—
Merci a G. e P. V. acc.ª	2,968,515.13	2,715,969.95	252,545.18	—
Merci a P. V.	15,816,712.77	14,986,600.12	830,112.65	—
TOTALE	33,525,619.42	31,556,213.65	1,969,405.77	—

Prodotto per chilometro.

della decade	796.43	780.71	15.72	
riassuntivo	7,365.03	7,209.55	155.48	—

FERROVIE SECONDARIE

PRODOTTI del mese di Agosto 1887.

	Chil.	G. Velocità	P. Velocità	TOTALE
Torino Rivoli	12	19,544.25	347.85	19,892.10
Torino-Ciriè-Lanzo	32	54,866.88	9,475.95	64,345.83
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	23	20,792.75	9,606.55	30,399.30
Santhià-Biella	30	58,362.58	24,872.84	83,235.42
Fossano-Mondovì	24	5,459.20	281.55	5,740.75
Sassi-Superga	3	7,834.30	»	7,834.30
Basaluzzo-Frugarolo		953.15	280.55	1,233.70
TOTALE		167,813.11	44,865.29	212,678.40

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 30 *Settembre* 1887.

	Vicenza-Schio Chil. 32	Padova-Treviso-Vicenza Chil. 108	Conegliano-Vittorio Chil. 14	Albano-Nettuno Chil. 38	Torre-Arsiero Chil. 21	Parma-Suzzara Chil. 44
Viaggiatori	6,191.70	20,188.50	3,041.70	3,707.60	1,548.10	6,010.00
Bagagli G. V.	80.40	383.15	67.80	52.95	14.05	110.30
Merci G. V.	573.00	1,097.25	192.30	310.55	241.80	372.55
Id. P. V. A.	181.65	2,002.30	»	5.85	»	490.05
Id. P. V.	2,858.65	4,210.85	1,091.50	1,142.80	2,218.75	877.00
Totali	9,866.85	27,882.05	4,368.30	5,219.75	4,028.10	7,859.80

	Roma-Marino Chil. 24	Bologna Imola Chil. 33	Venezia Bagnoli Chil. 77	Udine Cividale Chil. 16	Camposampiero-Montebelluna Chil. 39	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina Chil. 26
Viaggiatori	2,580.35	7,914.95	15,001.30	2,743.40	2,045.70	4,789.70
Bagagli G. V.	»	27.50	59.45	33.45	25.75	37.55
Merci G. V.	5.20	197.25	262.10	58.65	»	43.90
Id. P. V. A.	»	»	»	29.85	»	16.00
Id. P. V.	71.45	80.35	1 503 00	397.30	»	276.40
Totali	2,640.90	8,220.05	16,825.85	3,262.65	2,071.45	5,163.55

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

27ª Decade — Dal 21 al 30 settembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DEADE				
1887	1.240 823 43	60.192 32	361,084 74	1.351.013 30	91.177 90	3.107.291 69	3.980 00	780 73
1886	854.166 45	41.382 67	327.024 47	1.376.907 35	34.521 88	2.634 002 82	3.980 00	661 81
Differenze nel 1887	+ 386.656 98	+ 18 809 65	+ 34.060 27	+ 25.891 05	+ 59.656 02	+ 473.288 87	»	+ 118 92
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	27.573.575 60	1.277.678 09	7.961.269 81	32.538.928 77	1,000.571 41	70.352.023 68	3.980 00	17.676 39
1886	23.441.177 22	1.074.819 87	7.255.009 14	31.197 606 05	871.889 80	63.840.502 08	3.980 00	16.040 33
Differenze nel 1887	+ 4.132.398 38	+ 202.858 22	+ 706.260 67	+ 1.341.322 72	+ 128.681 61	+ 6.511.521 60	»	+ 1,636 06

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DEADE				
1887	51.374 80	1,689 35	5.329 35	32.114 15	940 10	91.447 75	805 00	113 60
1886	25.170 40	830 75	2.015 70	11.330 45	147 60	39.494 90	608 00	64 96
Differenze nel 1887	+ 26.204 40	+ 858 60	+ 3.313 65	+ 20.783 70	+ 792 50	+ 51.952 85	+ 197 00	+ 48 64
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	1.079.960 85	26.208 34	127,837 87	883.423 87	32.305 59	2.140.736 52	739 74	2.906 07
1886	624.905 19	13.664 58	49.232 59	314.496 83	16.727 10	1.009.026 29	493 54	2.044 47
Differenze nel 1887	+ 455.055 66	+ 12.518 76	+ 78,605 28	+ 573.927 04	+ 15.578 49	+ 1140 710 23	+ 246 20	+ 861 60

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1887	PRODOTTI DELLA DECADE 1886	PRODOTTI DELLA DECADE *Differenze* nel 1887	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1887	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1886	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	2.579 05	3.558 15	— 979 10	64.315 60	59.191 05	+ 5.124 55
Merci	2.615 39	2,892 53	— 247 14	20.270 31	15.910 23	+ 4 360 08
Introiti diversi	964 15	125 18	+ 838 97	3.854 15	1.068 74	+ 2.785 41
Totali	6 188 59	6 575 86	— 387 27	88.440 06	76.170 02	+ 12.270 04

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

9ª Decade — Dall' 21 al 30 settembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	63.085 96	955 08	13.872 32	102.801 32	2.417 92	183.132 60	606 00	302 20
1886	109.694 10	2.841 49	10.619 69	124.490 19	2.299 43	249.111 86	606 00	411 08
Differenze nel 1887	— 46.608 14	— 1.053 37	+ 3.252 63	— 21.688 87	— 118 49	— 65.977 26	»	— 108 82
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE				
1886-87	578 997 56	11.319 48	126.685 29	854.556 05	13 530 68	1 585 089 06	606 00	2.615 66
1885-86	1.057.778 87	20.474 77	118.383 05	990.361 50	18.191 41	2,205.195 60	606 00	3.638 94
Differenze nel 1887	— 478.781 31	— 9.155 29	— 8,299 24	— 135.898 45	— 4.660 73	— 620.106 54	»	— 1.023 28

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	2.951 06	103 27	179 35	819 90	34 90	4.088 48	64 00	63 88
1886	3,652 30	38 10	91 32	573 15	40 95	4.395 82	31 00	146 80
Differenze nel 1887	— 701 24	— 65 17	— 88 03	+ 246 75	+ 6 05	— 307 34	+ 33 00	— 77 92
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE				
1886-87	22.975 11	457 37	3.367 35	11.780 32	348 31	38.928 46	64 00	608 26
1885-86	31,686 68	313 00	826 50	1.737 09	406 25	34.969 32	31 00	1128 05
Differenze nel 1887	— 8.711 57	+ 144 37	+ 2.540 85	+ 10.043 23	— 57 94	+ 3.958 94	+ 33 00	— 519 79

ANNUNZI

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

R. Pentori Dirett. prop. respons.

ANNO XX. Sabato, 22 Ottobre 1887 NUM. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

BILANCIO 1886-87

Il Consiglio d'Amministrazione della Società per le S. F. del Mediterraneo si riunì il 18 corrente per l'approvazione del bilancio dell'esercizio 1886-87. Erano presenti dicianove Consiglieri, parecchi Sindaci nazionali ed esteri, ed il Direttore generale.

Il bilancio, fu approvato all'unanimità e consegnato al Collegio dei Sindaci per la loro relazione.

Eccone in succinto i risultati;

I prodotti totali del traffico sommarono a lire 112,900,745.33, mentre nell'anno precedente erano stati di L. 106,051,281.65. Si ha quindi un'eccedenza di L. 6,849,463.68.

A formare il totale anzidetto contribuirono la rete principale per L. 110,961,268.67 (contro 104,485,499.08 nel 1885-86); la secondaria per L. 1,939,476.66 (contro L. 1,565,782.57 nell'esercizio precedente).

Sul prodotto della rete principale la Società percepisce il 62 1|2 per cento, ossia L. 69,350,792.92 mentre la partecipazione dell'85-86 era stata di lire 65,303,436.93. Per la rete secondaria spetta alla Società: 1°) la metà del prodotto lordo, cioè lire 969,738.33; 2°) il compenso fisso di L. 3000 al chil. applicato a chilometri 449 1|4 circa, quindi lire 1,347,764.82, — in complesso per la detta rete lire 2,317,503.15. Finalmente la Società ha introitato, pei trasporti a rimborso di spesa, L. 2,625,208.90, sicchè il suo attivo nell'esercizio delle linee risulta in definitiva (69.350,792.92 + 2,317,503.15 + 2,625,208 90) di L. 74,293,504.97.

Contro questo attivo stanno le spese d'esercizio in L. 72,204,105.86 (ripartite in L. 69,765,453.04 per la rete principale e L. 2,438,652.82 per la secondaria) laonde risulta per la Società un profitto di L. 2,089,399.11.

La liquidazione generale presenta le cifre seguenti:

ATTIVO

Quota di prodotti spettante alla Società, compreso il corrispettivo per l'esercizio della rete secondaria e i trasporti a rimborso di spesa	L.	74,293,504.97
Corrispettivo per l'uso del materiale mobile	L.	7,820,000.00
Esercizio della linea Modane-Confine francese	L.	23,144.78
Proventi diversi	L.	355,721.31
	L.	82,492,371.06

PASSIVO

Spese generali dell'Amministrazione Centrale	L.	1,172,398.65
Spese di fondazione	»	60,119.87
Spese d'esercizio	»	72,204,105.86
Imposta di ricchezza mobile	»	1,060,730.17
	L.	74,497,354,55

Pertanto la liquidazione generale presenta, come utile netto della Società per l'anno 1886-87, la somma di L. 7,995,016.51.

Possiamo aggiungere che il Consiglio proporrà di ripartire questa somma in modo che, detratte, a termini dello Statuto, le quote da mandarsi alla riserva ordinaria ed alla straordinaria (in complesso L. 484,000) e dedotta pure la quota che, sempre secondo lo Statuto, va messa a disposizione del Consiglio stesso per essere divisa fra i suoi membri e i capi servizio (circa

L. 76,000), saranno da distribuirsi agli azionisti lire 7,425.000, ossia L. 27.50 per azione, rimanendo ancora un avanzo d'utili di oltre L. 9,000, da riportarsi all'esercizio 1887-88.

Simili risultati ci sembrano per ogni verso soddisfacenti. Ci limitiamo per ora a notare che il prodotto della rete principale essendo stato di 111 milioni, è assicurato il raggiungimento del prodotto iniziale (112 milioni) nell'esercizio ora in corso, e che fin da questo secondo anno gli azionisti percepiscono un frutto che corrisponde al 5 1|2 per cento del capitale sociale.

LA QUESTIONE FERROVIARIA

DAVANTI AL CONSIGLIO COMUNALE DI TORINO

Noi eravamo convinti, fin dai primordi della questione dei valichi alpini, che il buon senso, quel buon senso innato negl'italiani che mai venne meno, avrebbe finito di prevalere nel Consiglio Comunale di Torino.

Infatti non uno degli oratori sorti a discutere la grave questione ferroviaria, difese a spada tratta i valichi del S. Bernardo e del Monte Bianco.

Villa mollemente difese la proposta, Bertetti neppur ne tenne calcolo, Favale chiamò *puerile leggerezza lo stanziare nuove spese per un valico,* Pellegrini — che pur propose si studi la questione — non si peritò a dire che *bisognava anzitutto mettersi d'accordo cogli enti svizzeri interessati al traforo del Sempione,* Frescot aggiunse che non conveniva opporsi al traforo del Sempione, Daneo rincarò la dose osservando al Consiglio che *non bisognava fare della poesia sulla carta geografica,* Compans stesso — che pur rappresenta alla Camera un Collegio valdostano — ammise le molte difficoltà che tali valichi presentano.

Insomma il Consiglio scivolò sulla questione senza approfondirla, locchè significa che la riconobbe per lo meno inopportuna.

Il Consiglio, come noi pure abbiamo suggerito, trattò invece seriamente della necessità d'insistere per la pronta esecuzione della linea Cuneo-Ventimiglia, per l'attuazione della Oulx-Briançon, d'un più diretto allacciamento al Gottardo, nonchè della questione per un migliore assetto delle stazioni di Torino.

Nel corso della discussione si presentarono parecchi ordini del giorno, ma finalmente questi furono tutti ritirati ed il Consiglio adottò l'ordine del giorno puro e semplice accettando così, con alcune lievi modificazioni, le conclusioni della Giunta da noi già pubblicate nello scorso numero.

Noi ci rallegriamo che così siasi troncata, in modo ragionevole, una questione che stava per dar luogo ad una astiosa quanto inconcludente guerra d'inchiostro fra le due principali città dell'alta Italia.

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 42*).

QUESTIONE VII. — *Turno di servizio dei macchinisti.*

Conclusioni presentate dal sig. Banderali, segretario principale della 2ª Sezione:

« A. *Migliore utilizzazione delle macchine.* — Quantunque la questione del turno di servizio dei macchinisti e delle macchine, di cui si occupò la 2ª Sezione non sia per vero dire una questione nuova, si può però affermare che il Congresso di Bruxelles, colpito dai vantaggi che una più completa utilizzazione del materiale motore presentava, l'aveva posta in evidenza emettendo il voto che, pur mantenendo le locomotive nelle condizioni necessarie ad un buon servizio, si cercasse di far loro eseguire dei più considerevoli percorsi annui, ricorrendo perciò anche all'impiego d'un doppio personale per ogni macchina.

« Da due anni si andò esplicando, nel mondo ferroviario, una certa agitazione intorno a questa idea che aveva trovato al Congresso buon numero di sostenitori. Questa idea tendeva a che il materiale possa essere meglio utilizzato in Europa, ed esprimeva meraviglia per il fatto che uno strumento meccanico tanto resistente quanto una locomotiva dovesse cessare da ogni lavoro quando l'uomo che la dirige è giunto al termine del suo quotidiano lavoro.

« È questa semplice idea che diede origine a tutti gli sviluppi, presentati dopo il Congresso di Bruxelles, i quali non potrebbero riprodursi in questa relazione che si limiterà a riportare le nuove opinioni che si espressero nel corso della discussione enumerando i fatti principali che le motivarono.

« Colla parola *nuove* non bisogna intendere di parlare di opinioni che non siano state diggià formulate al Congresso di Bruxelles; ma questa volta ciascuno dei componenti la Sezione, essendo meglio preparato a trattar la questione, portò il contributo degli studi e delle esperienze eseguite.

« È regola quasi generale di ammettere che una locomotiva sia affidata ad un meccanico che vi rimane addetto, e che i percorsi dell'uno siano uguali ai percorsi dell'altra.

« Questa regola, generalmente seguita in Europa, che abbassa la media annua di percorso delle locomotive al disotto di quella adottata dalla maggior parte delle ferrovie americane, è giustificata dalla maggior parte degli ingegneri decisi a non allontanarsene per motivi d'ordine diverso.

« Malgrado i vantaggi che pare presenti un intenso servizio del materiale motore, cioè: riduzione del numero delle locomotive, riduzione dei locali destinati a ricoverarle, riduzione delle officine per le riparazioni, dei magazzini, delle provvigioni, ecc., pare risulti dagli studi eseguiti da molti ingegneri del vecchio continente, che l'aumento di percorso per le locomotive non può, in generale, ottenersi in modo economico coll'applicazione del sistema seguito in America da 10 anni su di un certo numero di reti, e più specialmente sulla Rete di Pensilvania; sistema che fu pure provato, in questi ultimi anni, da un certo numero d'ingegneri europei che vollero indirizzare alla Commissione internazionale le loro incoraggianti testimonianze.

« Pare quindi che si sia abbastanza d'accordo per riconoscere, in principio, che vi è interesse ad ottenere dal materiale mobile un reddito massimo annuo, e per conseguenza si riconosce altresì la possibilità di diminuire

il numero delle macchine addette all' esercizio di una grande rete.

« Sono tutti ugualmente d'accordo per affermare che nulla vi è di assoluto neppure nella materia di cui ci occupiamo.

« Ed è questo appunto che spiega come un certo regime, destinato a condurci alla meta, riesca in un dato paese o su una data rete mentre non riesce altrove; e perchè i mezzi appropriati per giungere a realizzare il principio d'utilizzazione intensiva, difeso dal Congresso di Bruxelles, debba variare a seconda delle circostanze.

« Le differenze esistenti fra la media di percorso annuo delle locomotive del nuovo mondo e quelle d'Europa sono considerevoli poichè sono presso gli uni di 50,000 chilometri mentre presso gli altri non sono che di 30,000 chilometri circa.

« Ma, secondo il parere di qualche ingegnere, esistono differenze nel raggruppamento degli elementi che concorrono a stabilire queste cifre, differenze che devono essere ridotte.

« Ma per quanto si vogliano ridurre, ne rimarranno pur sempre ancora delle importanti: Sulle reti ove s'impiega il sistema detto dell' equipaggio semplice — ove il personale segue sempre la sua macchina — sia la configurazione della rete, sia le condizioni d'esercizio permettono di far percorrere, al personale ed alla macchina che guida, dei lunghi tratti, convenevolmente alternati da riposi che rianimano le forze dell'uomo.

« La preoccupazione causata per l'aumento dei percorsi annui delle macchine ebbe cionullameno per effetto — anche sulle reti ove il sistema dell' equipaggio semplice è stato energicamente mantenuto, dopo lunghi studi, come ad esempio sulle linee della Parigi-Lione-Mediterraneo — di obbligare allo spostamento di certi depositi troppo vicini, d'aumentare per conseguenza la lunghezza delle tappe e il percorso chilometrico mensile, che dipende, certamente in gran parte, dalla lunghezza di tali tappe.

« Questa riforma nella postura dei depositi, la quale può solo applicarsi quando non si è peranco raggiunto il limite massimo di servizio quotidiano che al personale si può imporre, ebbe per risultato, su quella rete importante, una diminuzione nell'effettivo delle macchine in servizio, da 60 a 70, corrispondente a 60 o 70 equipaggi.

« È stata pure segnalata quale una delle condizioni del successo ottenuto da questa riforma, che il materiale che ne è l'oggetto possa sopportare, per la sua stessa costituzione meccanica e specialmente per la natura delle sue grate, dei prolungati percorsi.

« Una delle cause di riduzione nella rendita annua delle locomotive, sta certo nel gran numero di macchine di riserva che rimangono immobili, specialmente sulle reti francesi, per timore di accidenti che si fanno sempre più rari.

« Per certe grandi reti di più che 7,000 chilometri (P. L. M.) questo servizio immobilizza ogni giorno 102 macchine il cui complesso potrebbe rappresentare, se fossero utilizzate, un percorso annuo di più che 3,000,000 di chilometri, al tasso ridotto dei percorsi europei.

« Nessuno pensa che sia necessario sopprimere le macchine di soccorso — che pur sono assolutamente sconosciute agli Stati Uniti — ma fu emesso il parere che tutti gli sforzi devono tendere alla riduzione dei servizi di riserva, servizi che assorbono circa il 6 0[0 del materiale, e corrispondono, per il materiale immobilizzato, a una diminuzione di percorso del 20 a 25 0[0.

« Pare altresì che un elemento incerto entri nella valutazione dei percorsi annui; ed è la traduzione chilometrica delle ore di manovra nelle stazioni che variano dall'una all'altra rete, e che per questa stessa variazione rendono, in una data misura, difficile il comparare la rendita effettiva delle locomotive.

« Da questo punto di vista è duopo ammettere che questa valutazione in chilometri di percorso, in ore di manovra, dipende dalle abitudini dell'esercizio e dall'attività stessa del personale, e si deve desiderare che il tasso ne sia fissato il più esattamente possibile per mezzo di esperimenti diretti.

« D'altra parte l'abitudine già presa di distinguere i percorsi in manovra dai percorsi in servizio, è già un elemento statistico che non bisogna trascurare.

« La discussione si svolse quindi sui vantaggi e sugli inconvenienti del sistema del doppio equipaggio, cioè di quello che consiste nel confidare la condotta d'una macchina a due persone il cui servizio si alterna in modo da mantener la locomotiva accesa ed in servizio per tutto il tempo ch'essa non cessa dal servizio per la necessità di un lavaggio o per la riparazione di un'avaria.

« Su diverse reti americane le condizioni dell'esercizio si prestarono a tale servizio usato, per lo più, per i treni di viaggiatori.

« In questo caso le locomotive sono, si potrebbe dire, specializzate per una data direzione, e devono su di essa trovare gli elementi d'un traffico abbastanza grande, e delle ore di partenza combinate in modo tale da favorire il ritorno del meccanico al suo punto di attacco. Un nuovo equipaggio ripiglia la macchina, mentre il primo riposa, e con questo procedimento il percorso annuo medio generale — per unità dell'effettivo totale del materiale mobile — può elevarsi a 60,000 chilometri che è la cifra del *New-York Central and Hudson River railroad.*

I rappresentanti dello *Stato Belga*, della ferrovia dello *Stato Svedese* e del *Nord della Spagna*, i quali dopo il Congresso di Bruxelles, in casi speciali adottarono il sistema del doppio equipaggio, portarono a conoscenza della Sezione i buoni risultati ottenuti.

« Da più di un anno sulla linea da Schaarbeck a Arlon (Stato Belga), divisa in tre sezioni di lunghezza quasi uguale, il sistema fa buona prova e non dà luogo ad inconvenienti. Il percorso mensile delle locomotive si elevò da 3,000 a 5,800 chilometri e 60 macchine furono ritirate dal servizio.

« Ma se il doppio equipaggio permette un miglior impiego del materiale, è raro ch'esso non conduca ad un minimo impiego del personale.

« Mentre queste *prove* si susseguivano, parecchi ingegneri, fra i quali quelli della Parigi-Lione-Mediterraneo, cercarono, mediante scelti turni degli equipaggi doppi, di rendersi esatto conto dei vantaggi pecuniari che risulterebbero dall'adozione di tal sistema sulla loro rete.

« I risultati di questi studi minuti furono questi: che nel servizio usuale il beneficio ottenuto, diminuendo il

numero delle locomotive in esercizio, era quasi esattamente compensato dalle spese incontrate per l'aumento del personale.

« Questi studi, che furono sviluppati davanti alla Sezione, sono una prova che il sistema conveniente in certi casi non conviene in tutti, e che ciascuno deve fare questo lavoro preparatorio per rendersi conto dell'opportunità o non dell'applicazione di questo regime. Conviene aggiungere ch'essi provano contemporaneamente che gl'inconvenienti del sistema, anche dal lato pecuniario, sono abbastanza piccoli per non impedirne l'applicazione quando questa fosse imposta da una necessità assoluta.

« Insomma l'applicazione del doppio equipaggio estesa in America, e le diverse prove di questo sistema che da due anni si vanno facendo, pare dimostrino che in certi casi speciali, specialmente quando il movimento dei treni vi si presta e che si ha profitto a sacrificare la buona utilizzazione del personale a quella del materiale, può essere applicato senza dar luogo ad un eccesso di spese di manutenzione.

« Il numero di questi casi speciali è, del resto, abbastanza ristretto.

(Continua).

LA FERROVIA TRANSCASPIANA

L' inaugurazione della stazione di Tciardscui, della linea transcaspiana, è un avvenimento grandissimo che però non fu a sufficienza rilevato. Le conseguenze di questo avvenimento sono enormi poichè con questa linea il Mar Caspio e la Russia intera sono ora collegate direttamente all Amur-Daria, il cui bacino e la sfera d'influenza si stendono per gran tratto al di là dei limiti dei possedimenti russi dell'Asia Centrale.

L' importanza della linea transcaspiana, che già si stende su di un percorso di 1173 chilometri, è ad un tempo strategica e commerciale. Per quel che riguarda l'importanza strategica basta ricordare che quelle lontane provincie sono ora riunite al resto dell'impero. Le truppe del Caucaso invece d' impiegare, come per lo passato, mesi e mesi per giungere alle frontiere dei Canati di Kiva e di Bokara, possono ora giungervi in pochi giorni.

Gl'inglesi non si fanno guari illusioni sull' importanza strategica della nuova linea. Essi sanno che a 640 chilometri dal Mar Caspio esiste ora la stazione di Dusciak da cui si stacca un tronco di ferrovia che volge in direzione di Hérat da cui non dista che 426 chilometri.

L'importanza commerciale di questa linea non è minore di quella strategica. Contemporaneamente alla notizia dell'inaugurazione della stazione di Tciardscui, il telegrafo annunziava l'arrivo in questa località di numerose carovane venute da Kiva e Bokara.

Questo fatto nulla ha di strano: i dintorni di Bokara e Samarcanda contano fra i più fertili paesi del mondo e se fino ad ora non si trasse partito delle loro ricchezze si è perchè mancavano i mezzi di comunicazione, le carovane di cammelli essendo un troppo incomodo e troppo costoso sistema di trasporti per aiutare lo sviluppo economico di quelle regioni. Ma appena si seppe che la ferrovia del transcaspio sarebbe stata prolungata sino all' Amur-Daria, la produzione del cotone fu subito aumentata a Bokara. È quindi certo che la nuova linea trasporterà il cotone in gran quantità, nonchè le seterie, il *karakul*, le pelliccie, i tappeti, il cuoio, le lane, le frutta ed in genere tutti i prodotti dei due Canati.

L'oasi di Merw, l' antica *Menu*, che ai tempi d'Alessandro il Grande era già un paese molto civilizzato, si trova nelle identiche condizioni. Ora naturalmente la produzione non è grande causa gl'istinti vandalici delle tribù turcomanne che vi abitano e che fino a questi ultimi tempi preferivano impiegare la sciabola anzichè l'aratro, e ciò malgrado i loro campi rendessero centoventi grani di frumento per uno, ed in tutto il bacino del fiume Murgab s'incontrino vestigia di grandi opere d'irrigazione. Però i turcomanni di Merw hanno già cominciato anch'essi a ripulire i loro canali d'irrigazione e se ne servono ora per irrigare le loro terre fertilissime.

L'importanza della nuova linea è dunque, come si vede, considerevole. Nel costrurla s' incontrarono ostacoli ad ogni passo: steppe aride di diecine di verste di superficie, mancanza d'acqua e difficoltà enormi per farne giungere da lontano, difficoltà per il trasporto dei materiali di costruzione, turbini di sabbie trasportate dal vento che impedivano i lavori, eseguiti sotto la sferza d'un sole a 50 gradi, insufficienza d' operai, tutto fu superato. È facile quindi il comprendere l'energia sovrumana e l'abilità che furono necessarie per condurre a buon fine, ed in un lasso di tempo relativamente breve, quest'opera colossale.

FERROVIA DEL GOTTARDO

QUINDICESIMO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti del 27 Giugno* 1887.

(Continuaz. e fine vedi n. 41)

B. Cassa di soccorso agli operai infermi. — Ecco la situazione alla fine dell'esercizio:

Introiti	L. 60,165.52
Spese	» 14,687.48
Rimanenza cassa al 31 dicembre . . .	L. 45 478.04

Fatta astrazione d'una piccola somma depositata nelle casse dei contabili, la rimanenza consiste in buoni valori svizzeri depositati negli archivi della Compagnia, ed in alcune somme depositate presso diverse Casse di risparmio cantonali.

C. Fondi destinati a ricompensare gli atti eminenti compiuti per prevenire accidenti. — Durante l' esercizio del 1886 questo fondo subì le seguenti variazioni:

Introito di capitali: Una parte del fondo depositato alla Cassa cantonale di risparmio e prestiti, unito agli interessi scaduti il 30 settembre, servì a comperare tante obbligazioni 4 0|0 del Gottardo per il valore di L. 5,000, locchè portò il capitale a L. 45,000.

L. 2,248.07 *d'introiti* ed *interessi* furono pure versati al capitale.

Spese: Non vi furono spese, non essendosi dovute pagare gratificazioni nel corso dell'esercizio.

Al 31 dicembre il fondo ammontava a L. 45,911.29 con un aumento di L. 2248,07 in confronto alla corrispondente epoca, nel 1885.

H. Stato del personale.

1. *Amministrazione generale.*

Segretariato della Direzione 14, archivi 3, ufficio di revisione dei conti 5, ufficio contabilità 4, cassa principale 5, ufficio commerciale 12, agenzie commerciali 2, controllo dell'esercizio e ufficio di statistica 28, ufficio reclami 2, ispettorato dei telegrafi e telegrafisti 4, portinai 2, legatoria e litografia 6, economato 13, economato ed operai nei depositi 6. Totale impiegati 106. Nel 1885 gl'impiegati erano 103.

2. *Sorveglianza e manutenzione.*

Ingegnere capo e ufficio centrale 15, ingegneri della strada e loro uffici 12, capi di distretto e sorveglianti 18, capi cantonieri e aiutanti-capi di distretto 35, cantonieri 94, guardie notturne ed operai regolari 141, guarda-barriere (donne) 116, impiegati diversi 6, giornalieri 209. Totale impiegati 639. Nel 1885 gl'impiegati erano 643.

3 *Spedizione e movimento.*

Ispettore principale dell'esercizio e suo personale d'ufficio 11, controllo delle vetture e vagoni 6, ispettori dell'esercizio e loro uffici 2, capi stazione 8, capi stazioni secondari 33, sotto-capi stazione 8, sotto capi stazione secondari 26, controllori 7, ricevitori 9, agenti per i bagagli 4, telegrafisti 6, sostituti ambulanti 5, agenti alle mercanzie 3, sotto-agenti alle mercanzie 37, guarda mercanzie 14, capi manovra 7, portinai 5, volontari 8, guarda-stazioni 79, capo treni principale e suo aiutante 2, capi-treno 31, conduttori 48, guardiafreni 93, traduttori 2, stampa biglietti 1, fattorini 2, lampisti 8, lava vetture 2, guardie notturne 3, operai per la manovra 13, uomini di fatica 29, operai addetti ai trasporti 94. Totale 606. Nel 1885 gl'impiegati erano 595.

4. *Trazione.*

Capo-servizio e suoi aiutanti 16, capi-depositi locomotive e loro aiutanti 9, meccanici 58, aiutanti meccanici 62, aiutanti provvisori 6, capi della pulizia 3, ripulitori delle locomotive 52, lampisti 4, guardiani delle vetture e dei vagoni 1, visitatori delle vetture e dei vagoni 6, aiutanti visitatori 5, pulitori, ingrassatori delle vetture e dei vagoni 24. Totale 246. Nel 1885 gl'impiegati erano 244

5. *Servizio delle Officine.*

Officine centrali. — Capo delle officine e suo personale d'ufficio 8, sotto capi officine 2, capi operai 4, tornitori, pittori, ferrai, fonditori, ecc. 102, uomini di fatica 38, apprendisti 26. Totale 180. Nel 1885 gl'impiegati erano 154.

Officine presso i depositi delle locomotive. — Capi operai 2, tornitori, fonditori, falegnami 47, uomini di fatica 5, apprendisti 2. Totale 56. Nel 1885 gl'impiegati erano 52.

Totale generale degl'impiegati ed operai nell'esercizio corrente 1833, mentre nel 1885 non erano che 1791.

Ricapitolazione.

Funzionari impiegati nell'esercizio

	1885			1886		
impiegati	1124 cioè 4.23 per chil.			1145 cioè 4.30 per chil.		
giornalieri	667	» 2.50	»	688	» 2.59	»
Totale	1791	» 6.73	»	1833	» 6.89	»

Poniamo fine alla nostra relazione esprimendovi, o signori, i sensi della nostra alta considerazione.

Lucerna, 16 maggio 1887.

Per la Direzione della ferrovia del Gottardo
Il Presidente J. Zingg.

Per il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo
Il Presidente H. Rieter.

Il 1° Segretario
Schweizer.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Veniamo informati che la Direzione generale della Mediterranea ha trasmesso al R° Ispettorato generale, con preghiera di approvazione, il progetto di appalto del fabbricato viaggiatori della stazione di Roma-Trastevere e della relativa tettoia metallica.

Il progetto è diviso in due parti distinte: l'una si riferisce al fabbricato viaggiatori, l'altra alla tettoia; quest'ultimo lavoro è una cosa affatto speciale, e deve quindi formare oggetto di apposito appalto.

Il progetto di che trattasi completa la serie dei lavori da eseguire per la stazione di Trastevere, per la quale sono già eseguite: le fondazioni del fabbricato viaggiatori, dei magazzeni merci e di tutti gli altri fabbricati, i movimenti di terra pel rilevato del piazzale, le tombinature, ecc.; sono in corso: le provviste dei materiali di armamento; sono appaltati e vanno subito ad iniziarsi: le soprafondazioni dei magazzini merci e dei fabbricati minori; sono prossimi ad essere appaltati: l'inghiaiamento del piazzale, la posa dell'armamento e la costruzione della strada d'accesso alla stazione.

La spesa preventivata per la costruzione del fabbricato dei viaggiatori ammonta a L. 960,000; e quella presunta pella tettoia metallica ascende a L. 316,000.

Gli inserti d'appalto presentati sono disposti in modo da poter servire tanto per un'asta pubblica quanto per una licitazione privata. È probabile però che si adotti l'ultimo partito, essendo questo preferibile sia per la specialità dei lavori e sia per la convenienza di avere sottomano una Impresa di piena fiducia dell'Amministrazione, trattandosi che i lavori stessi dovranno eseguirsi con speciale soggezione, e cioè mentre la stazione sarà già aperta al servizio delle merci.

Nel progetto pel fabbricato viaggiatori la Società ha cercato di ottenere la più razionale utilizzazione dello spazio ed a tale uopo ha proposto di elevare il piano superiore anche nelle ali. Quanto alla costruzione in sè del fabbricato di che trattasi, la Società medesima ha procurato di eliminare ogni sorta di lusso, conciliando quindi la necessaria solidità dell'opera con quel decoro che deve pure osservarsi in un fabbricato di tanta importanza e che va costruito nella Capitale del Regno.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R° Ispettorato generale, per l'occorrente approvazione, il progetto esecutivo del secondo tronco della ferrovia Aulla-Lucca, che va da Ponte a Moriano ai Bagni di Lucca, della complessiva lunghezza di chil. 13,990. L'importo del preventivo per la costruzione del tronco ascende a L. 9,555,000, ed in base a tale importo la Società del Mediterraneo sarebbe disposta ad assumerne la esecuzione a prezzo fatto, al quale scopo ha unito al progetto apposito schema di contratto.

La compilazione del progetto di che trattasi ha richiesto un tempo abbastanza considerevole non solo per la speciale difficoltà nello studio del tracciato e per la quantità delle opere d'arte, ma ben anche

perchè il tracciato stesso doveva essere coordinato a quello dei tronchi successivi, nei quali si presentano non minori difficoltà.

Il fiume Serchio, nella cui valle si sviluppa la prima parte della linea suddetta, mentre percorre, a partire da Lucca una plaga pianeggiante fino a Ponte a Moriano, si mette poi in una valle stretta e fiancheggiata da montagne erte e scoscese e in qualche punto franose. Di qui l'eccezionale importanza dei lavori e le speciali difficoltà che presentò lo studio del tracciato.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di appalto per la esecuzione dell'armamento e per la provvista e posizione in opera delle travate metalliche pel tronco della ferrovia Parma-Spezia compreso fra Fornovo e Solignano. L'appalto riguardante le travate metalliche considera una spesa di L. 576,000, quello della posa dell'armamento, nel quale sono comprese le traverse, i legnami speciali per scambi e la ghiaia, prevede una spesa di L. 339,000.

><

Intorno ai lavori di costruzione della ferrovia da Lecco a Como, ci vengono comunicate le seguenti informazioni che si riferiscono al 1° del corrente mese. I lavori in genere, continuano a progredire con energia. I *movimenti di terra* proseguono ancora alquanto lentamente a causa che i braccianti si trovano occupati nella seminagione dei campi. *Opere d'arte*: Nello scorso mese si sono fondate N. 11 opere d'arte sicchè delle 163 previste sotto la sede della ferrovia non ne restano a fondare che sole 21, ciò che non impensierisce per la loro ultimazione in tempo utile perchè trattasi di opere di importanza affatto secondaria. Nel mese venne varata la travata metallica pel ponte sull'Adda. *Gallerie:* Le gallerie sono in numero di nove e misurano la totale lunghezza di m. 3250.40; il loro avanzamento al 1° del corrente mese era il seguente: scavo di avanzata in piccola sezione m. 2475.40; allargamento in calotta m. 1897.35; scavo dello strozzo, m. 962.90; rivestimento della calotta m. 1526.70; piedritto destro m. 750.09; piedritto sinistro m. 755.09. *Case cantoniere:* Solo tre case cantoniere restano ancora a fondarsi lungo la ferrovia. *Stazioni e fermate:* Le cinque stazioni sono tutte a buon punto e pressochè tutte coperte; le sette fermate sono tutte coperte, eccettuata quella di Civate. Il numero medio degli operai presenti sui cantieri raggiunge il numero di 2400.

><

Sappiamo che con recente decreto ministeriale la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L 508,674.56 per elenco suppletorio dei lavori approvati a carico dei conti « Migliorie e straordinaria manutenzione » della cessata gestione governativa per la parte eseguita dopo il 30 giugno 1885, secondo l'accertamento fattone dalla Commissione all'uopo istituita.

><

Sappiamo che il giorno 13 andante la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per l'appalto della costruzione della Sede del secondo binario sulla tratta Pontegalera-Palo, della linea Roma-Pisa. L'importo dei lavori ascende a L. 360,000 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 29 corrente mese.

><

Il giorno 15 la stessa Società ha aperto la gara per la costruzione dell'impalcatura metallica sulla Sede suddetta. L'importo del nuovo appalto è di lire 75,000 e le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 31 andante.

><

Altre gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Appalto lavori di rialzo delle livellette fra i Km. 54,500 e 58,700 della linea Taranto-Reggio. Importo L. 100,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle ore 10 ant. del 3 novembre p. v.

Fondazione e posa di una piattaforma da m. 8,50 nella stazione di Genova P. B. Importo L. 3,700. Termine utile per le offerte fino alle ore 10 antimeridiane del 31 andante.

Appalto fornitura ghiaia per la massicciata dei binari in stazione di Carrara. Importo L. 2,500. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 3 novembre p. v.

><

Siamo pure informati che la predetta Società ha rassegnato al R. Ispettorato governativo per l'approvazione il contratto stipulato coll'Impresa ing. Bernocchi Saule di Milano per costruzione delle soprafondazioni, dei fabbricati magazzini merci e relativi piani caricatori, cabine per apparati centrali di sicurezza e rifornitori della stazione di Roma Trastevere.

><

Nell'interesse della sicurezza del servizio ferroviario il R. Ispettorato Generale ha invitato i signori Ispettori Capi Circolo ad accertarsi, occorrendo, con prove dirette che i nuovi serbatoi dei freni ad aria compressa e della illuminazione a gaz dei treni offrano sufficiente resistenza.

Tali prove si faranno sottoponendo i serbatoi stessi ad una pressione idraulica uguale ad una volta e mezza quella massima cui sono soggetti quando funzionano.

><

La Società delle strade ferrate dell'Adriatico ha presentato all'approvazione governativa il progetto dei lavori necessari allo Scalo di Porta al Prato a Firenze onde concentrarvi il servizio delle merci a piccola velocità di tutte le linee affluenti a Firenze, nonchè altro progetto pei conseguenti adattamenti negli impianti dei servizi dei magazzeni della Rete Adriatica. I progetti di che trattasi prevedono tante opere per una spesa totale di L. 103,800 e furono studiati dalla predetta Società di comune accordo con quella delle ferrovie del Mediterraneo.

><

Ci viene assicurato che il Governo della Repubblica francese abbia dato al nostro Governo soddisfacenti spiegazioni intorno alla questione della introduzione dei nostri vini in Francia, sollevata in seguito a misure di rigore (aventi però carattere legittimo) adottate dalla Dogana francese, nello scopo di porre freno alle frodi che venivano commesse.

Sembra poi che il Governo della Repubblica sia

disposto ad ammettere al dazio convenzionale di due franchi i nostri vini di uva leggermente alcoolizzati, la cui forza alcoolica non oltrepassi i 16 gradi, e ciò a titolo di tolleranza, quantunque la concessione non trovi la sua base nelle disposizioni in vigore.

><

Il Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea nella seduta del 18 corr., aveva approvato il bilancio, di cui riferiamo più sopra precise informazioni, si occupò inoltre degli affari ordinari, approvando contratti, procedimenti giudiziali e disposizioni riguardanti il personale, fra cui la nomina a Capo divisione del signor cav. Enrico Galli, ora Ispettore Principale del Servizio Movimento e Traffico a Napoli.

Approvò pure gli accordi presi colle Società Adriatica e Sicula per la separazione fra le tre Amministrazioni della Cassa Pensioni Calabro-Sicula e la divisione del relativo patrimonio.

><

Ci viene assicurato che col primo novembre p. v. potrà essere attivato il secondo binario sul tronco della linea da Roma a Genova compreso fra Pisa e Viareggio ed a questo scopo furono già presi accordi fra il R' Ispettore capo del Circolo ferroviario ed un roppresentante della Società esercente circa i provvedimenti da adottarsi pel transito dei treni dopo l'apertura del detto secondo binario.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali, in seguito ad invito del Ministero dei lavori pubblici, ha disposto che il proprio Direttore del servizio delle costruzioni rediga un nuovo progetto esecutivo della ferrovia Urbino-Fabriano, col quale si tenga conto delle osservazioni ed avvertenze fatte sul primo progetto, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

><

Sappiamo che l'Ispettore del Genio Civile signor Comm. E. Artom è stato incaricato dal R' Ispettorato generale delle strade ferrate di una visita sopra luogo del tracciato della ferrovia Solmona-Isernia.

><

Il R° Ispettorato generale delle Strade ferrate ha dato incarico all'Ispettore Capo Cav. Muzy di procedere agli studi di una ferrovia da Teramo ad Aquila.

><

La Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche ha iniziato opportune pratiche con le ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico per attivare col 15 novembre p. v. il servizio cumulativo dei trasporti a prezzo ridotto di cui nel volume delle concessioni speciali (edizione di agosto 1887) fra le stazioni delle reti predette e le linee: Vicenza-Treviso, Vicenza-Schio, Padova-Bassano, Conegliano-Vittorio, Udine-Cividale e Parma-Suzzara.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha manifestato avviso favorevole alla estensione della tariffa locale N. 224, a piccola velocità, ai trasporti di vitriolo verde (solfato di ferro) in sacchi, cesti e botti, che andranno ad effettuarsi dalle stazioni di Pont Saint Martin, della linea Ivrea-Aosta e da quella di Rifredi, della linea Firenze-Pistoia, estensione vincolata beninteso alla inalterabilità dei prezzi e delle condizioni nella tariffa stessa accennati.

><

In seguito all'incanto tenutosi il 18 corrente presso il Ministero dei Lavori pubblici, l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle due sponde del fiume Tevere, dal Mattatoio al Ponte Elio, consistenti:

a) in sinistra, nello sterramento della sponda, costruzione del muraglione di spallatura, stradone di Lungo Tevere e sottoposto Collettore fra l'angolo a monte del Mattatoio e l'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per una lunghezza di m. 1535, misurata lungo il ciglio del muraglione;

b) in destra, nel ritaglio della sponda, costruzione di muraglione e Lungo-Tevere come sopra, dalla spalla del Ponte Margherita all'asse del quarto di cono a monte di Ponte Elio, per un'estesa di metri 1,200.90, misurata lungo il ciglio del muraglione, venne deliberato provvisoriamente per la presunta somma di L. 8,011,532.55, dietro l'ottenuto ribasso di lire 27,65, offerto dal signor ing. marchese Luigi Medici.

Il termine utile (fatali) scade col mezzogiorno del 10 novembre p. v.

><

Ci scrivono da Savona che quella Camera di Commercio ed Arti ha instato presso il Ministero dei lavori pubblici per la ricostituzione dell'ufficio di manutenzione per le ferrovie del Mediterraneo già esistente colà, assegnando all' ufficio medesimo i tronchi di linea Savona-Ceva, Savona-Voltri e Savona-Ventimiglia, con che il servizio procederebbe più spedito massime nei casi di urgenza quando può avvenire danno al Commercio per un ingombro di linea, una rottura, ecc.

><

Nelle adunanze tenutesi il 18 andante dal Consiglio di Amministrazione e dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Scarani Luigi di Bologna per fornitura di metri cubi 500 di legname rovere in tavole;
2. Colla Ditta Friedrick Krupp di Essen per fornitura di Kg. 210,000 di lamiera di ferro;
3. Colla Ditta Watts Ward di Cardiff per fornitura di tonnellate 5000 di carbone minuto inglese;
4. Colla The Broughton Copper Company Limited di Manchester per fornitura di Kg. 80,000 di rame in barre;
5. Colla Ditta Schulz Knaudt di Essen per fornitura di Kg. 390,000 di lamiere di ferro;
6. Colla Société Industrielle et Commerciale des métaux di Parigi per fornitura di 900 piastre di rame per focolai di locomotive;
7. Colla Ditta Lodovico Tarizzo e Comp. di Torino per fornitura di una pialla e di un trapano grande;
8. Colla Ditta F. Pacchetti e Comp. di Milano per fornitura di Kg. 2000 di crine lavorato di cavallo;
9. Colla Ditta Pozzi Giuseppe di Milano per fornitura di Kg. 90,000 di bolloni di ferro filettati;
10. Colla Ditta Garetto Pietro e figli di Torino per fornitura di metri cubi 250 di legname rovere in tavole;

11. Colla Ditta Cantoni e Comp. di Milano per fornitura di 950 metri cubi di legname rovere da lavoro;

Nella Seduta del Consiglio venne pure approvato un contratto stipulato dalla Società del Mediterraneo col Ministero dei Lavori pubblici per la costruzione nelle Officine di Pietrarsa e Granili di N. 100 carri coperti a due assi senza freno e loggetta.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1° Che possano approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione relativi ad opere di completamento pel 1° tronco, da Cuneo all' ettom. 19, della ferrovia Cuneo-Mondovì, per le quali è preventivata la spesa di L. 15,150;

2° Che possano approvarsi gli atti di liquidazione e collaudo dei lavori di costruzione e sistemazione dei fabbricati ed accessori alle stazioni lungo il tronco Verres-Chambave della ferrovia Ivrea-Aosta, ammettendo i maggiori compensi in L. 25,400 e l' autorizzazione della maggiore spesa di L. 39,197.63;

3° Che possa approvarsi il progetto di scogliera del rilevato d'accesso alla spalla sinistra del ponte sul fiume Magra, nella ferrovia Parma-Spezia, affidando l'esecuzione dei lavori relativi a trattativa privata alla Impresa Migliorini;

4° Che possa approvarsi la liquidazione dei lavori per la costruzione di quattro case cantoniere doppie ed altri lavori di finimento della ferrovia Teramo-Giulianova;

5° Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni possano approvarsi:

a) il progetto per la costruzione di un Casello fra le gallerie di Exilles e dell'Aquila, lungo la ferrovia da Torino al Confine Francese;

b) il progetto di costruzione di una briglia a valle del ponte sul Cervaro al Km. 55,416 della ferrovia Napoli-Foggia.

><

In base all'esito delle gare tenute presso la Direzione generale della rete Mediterranea, il R° Ispettorato approvò definitivamente le aggiudicazioni seguenti:

all'Impresa Industriale di Napoli i lavori di fondazione ad aria compressa delle spalle e la fornitura in opera della travata metallica al ponte sul torrente Lordo, col ribasso del 17.04 0|0 sui prezzi di tariffa;

alla Ditta Fratelli Rizzo di Piacenza, l' impianto del secondo binario fra Torino P. N. e Torino Succursale, col ribasso del 24,55;

alla Ditta Carlo Malgarini di Arma di Taggia la costruzione d'un padiglione per la Posta in Stazione di Ventimiglia, col ribasso del 22,55;

alla Impresa Industriale suddetta i lavori di riordino e rinforzo dell'impalcatura metallica del ponte sul Volturno (linea Roma-Napoli), col ribasso del 14,99;

alla Ditta De Miglio Francesco di Cotrone i lavori di sistemazione della frana al Km. 247 della linea Taranto-Reggio, col ribasso del 6,40 0|0.

alla Ditta Zambellini Lorenzo di Pisa i lavori di impianto d'un'officina per riparazione locomotive e sistemazione del binario in stazione di Civitavecchia, col ribasso del 19,99 0|0.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R' Ispettorato alla Direzione Generale della rete Mediterranea:

L. 10,800 per l'impianto di alcuni meccanismi fissi nella stazione di Villafranca Piemonte;

L. 13,700 per ristauro e consolidamento della galleria De Barbieri fra Moneglia e Deiva (linea Genova-Pisa);

L 920 per riparazione ai guasti esistenti nei piani caricatori scoperti della stazione di Mondovì;

L. 2,250 per l'applicazione di suonerie elettriche di controllo ai dischi girevoli a distanza di alcune stazioni della linea Pisa-Roma;

L. 23,000 per l'aggiunta ed il riordino di binari con impianto di nuovi meccanismi a Carrara;

L. 7,744 per sgombero della Cava di Campomerlo, necessario al ricarico della massicciata fra Roma e Grosseto;

L. 4,800 pel ricambio di tre piattaforme da m. 4 con altra di m. 4,50 in stazione di Fossano;

L. 3,200 per impianto di due dischetti con soneria a protezione del passo a livello della strada provinciale Savona Ventimiglia nelle adiacenze del casello N. 39 presso Savona;

L. 2,900 per impianto di due segnali a distanza in stazione di Sticciano;

L. 1,000 per impianto d'un dischetto di protezione sull'attraversamento prossimo alla stazione di Como Lago;

L. 920 per collegamento colla sottostante muratura delle pietre di coronamento ai muri di sostegno dei piani caricatori in stazione di Mondovì;

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole intorno ai seguenti affari:

Progetto di ampliamento del piazzale esterno della stazione di Solmona, nella ferrovia Roma Solmona.

Perizia di urgenti riparazioni e maggiori difese alla ferrovia Sondrio-Colico Chiavenna.

Progetti di lavori diversi alla stazione di Ariano nella linea Foggia-Napoli.

Idem di un magazzino merci nella stazione di Santa Agata sul Saterno nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società ferroviaria per la rete del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa il preventivo della spesa di L. 13,800 occorrente per il ricambio di una piattaforma di metri 7, con altra da metri 8,50 nella stazione di Genova, piazza Brignole e quella di L. 6500 per l'impianto dell'illuminazione a gaz nei piazzali intorni o nei piani caricatori della nuova stazione di Piazza Caricamento in Genova.

— La stessa Società ottenne, dal Comitato superiore delle strade ferrate l'approvazione della proposta da lei presentata per i lavori d'armamento e di posa dei meccanismi fissi nel nuovo deposito locomotive della stazione di Sampierdarena. Per queste opere è preventivata una spesa di L. 426,000.

— Avendo riconosciuto necessario di ridurre, perchè troppo estesa, la 9ª Sezione del servizio attivo pel mantenimento, sor-

veglianza e lavori di Firenze, la Società della rete del Mediterraneo ha decisa la costituzione d'una nuova Sezione con sede a Siena. Detta Sezione sarà costituita col 1° del prossimo novembre ed estenderà la sua giurisdizione sulle linee Empoli-Chiusi e Asciano-Montepescali, escluse le stazioni, ora appartenenti alla Sezione di Firenze.

Rimane, per conseguenza, modificata nel seguente modo la numerazione delle sezioni:

1° *Compartimento:* 1. Sezione, Torino, diretta dall'ing. Negri cav. Luigi, Capo Sezione; 2. Novara, diretta dal dottor Viarana cav. Angelo, Capo Sezione; 3. Milano, diretta dall'ingegnere Sala cav. Giovanni Maria, Capo Sezione principale; 4. Voghera, diretta dal dottor Arnoldi cav. Defendente, Capo Sezione; 5. Alessandria, diretta dal dottor Leixel cav. Adolfo, Capo Sezione; 6. Bra, diretta dal dottor Lorandini Antonio, Capo Sezione; 7. Genova, diretta dal dottor Inversini cav. Francesco, Capo Sezione principale; 8. Sarzana, diretta dall'ing. Francesco Valentini, Capo Sezione; 9. Firenze, diretta dall'ingegnere Dainelli cav. Giuseppe, Capo Sezione principale; 10. Siena, diretta dall'ing. Andruzzi cav. Costantino, Ispettore Capo Sezione; 11. Civitavecchia, diretta dal dottor Paiola cav. Giovanni Battista.

2° *Compartimento:* 12. Sezione, Roma, diretta dall'ingegnere Castelletti Giuseppe, Capo Sezione; 13. Napoli, diretta dall'ingegnere Melchiorre Conti, Capo Sezione; 14. Potenza, diretta dall'ingegnere Lorenzo Garbarino, Capo sezione; 15. Taranto, diretta dall'ing. Carlo Ricciardelli, Capo sezione; 16 Cotrone, diretta dall'ingegnere Domenico Matteo Romeo Carughi, Capo sezione; 17. Reggio, diretta dall'ing. Ciraolo cav. Antonio, Capo sezione.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione delle strade ferrate delle rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Costruzione di una Casa Cantoniera al Km. 139 + 919 della linea Foggia-Napoli. L. 9100

Impianto nella stazione di Codogno di un nuovo apparato centrale sistema Saxby et Farmer per la manovra dei segnali e deviatoi. L. 32,300

Sostituzione di barriere in ferro a quelle in legno che attualmente servono a chiudere 38 passaggi a livello sul tronco Bologna-Pesaro. L. 13,400;

Sbancamento della frana manifestatasi a monte del binario di sicurezza nella stazione di Piteccio e deviazione della strada comunale di S. Mommè e dell'acquedotto Pistoiese. L. 51,800;

Costruzione di cessi presso le Case Cantoniere N. 50, 51, 52, 53, 54, 55 e 56 del tronco Parma-S. Ilario. L. 5330;

Costruzione di una scogliera in difesa della linea Foggia-Napoli contro il torrente Miscano fra i Km. 83 + 200 e 83 + 500. L. 13,400;

Costruzione di due gallerie artificiali fra i chil. 60,726 e 60,762, e fra i chil. 60,806 e 60,826, della linea Udine-Pontebba. L. 72,000;

Allungamento del corpo stradale e del ponte sul fiume Marecchia, per far luogo all'impianto del binario della nuova linea di ferrovia Ravenna-Rimini, nel tronco compreso fra le progressive 49,042 e 49,300 da Ravenna.

Unitamente al progetto vennero presentati gli schemi dei documenti di appalto separatamente pell'allargamento del rilevato stradale e del ponte, e per la fornitura in opera delle travate metalliche. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori compresi nel primo di detti appalti ammonta a L. 50,000; quella prevista pel secondo ascende a L. 90,000.

— La Società predetta ha fatto domanda al R. Ispettorato generale per essere autorizzata ad accordare, alla ditta Leopoldo Conforti di Firenze, l'applicazione, in via di rimborso, della tariffa speciale n. 3. g. v. per le spedizioni di foglie secche in destinazione della Germania, via di Peri. La Ditta suddetta però si vincola ad effettuare un trasporto minimo annuo di 700 quintali.

— La stessa Società, d'accordo anche colla Mediterranea, ha pure chiesto al R. Ispettorato generale: di essere autorizzata a prorogare fino al 15 di ottobre 1888, la concessione accordata alla Società Ligure Lombarda, ed alla Società Italiana per la raffineria degli zuccheri, relativa al trasporto degli zuccheri greggi. Ed ha inoltre domandata la proroga di un anno per le seguenti altre concessioni speciali:

a) concessione accordata alla Ditta Parisi di Venezia per i trasporti di cotone greggio da Venezia per l'estero;

b) concessione accordata alla Ditta Burdese e Bonino pel trasporto di cereali e farine da e per le stazioni di Vergato e Riola.

Ferrovia Battipaglia-Castrocucco. — L'appalto per la fornitura in opera di tutto il materiale occorrente alla completa costruzione delle travate metalliche necessarie pel tronco di ferrovia Vallo-Pisciotta (ferrovia Battipaglia-Castrocucco) fu aggiudicato alla Impresa *Industriale italiana di costruzioni metalliche*, diretta dal signor comm. Cottrau, la quale offerse un ribasso del 26 0[0 su lire 230,000. (V. n. 39 del *Monitore. Notizie italiane*).

Ferrovia Borgo S. Donnino-Cremona. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato parere favorevole al definitivo progetto per la costruzione del tronco Cremona Po della linea Borgo S. Donnino-Cremona, ed ha deciso che i lavori siano concessi alla Società industriale di Savigliano costruttrice del ponte sul Po per la strada provinciale Cremona-Piacenza.

Ferrovia Napoli-Ottaiano. — Il Ministero del tesoro non avendo tenuto calcolo del reclamo sporto dalla Società concessionaria della linea Napoli-Nola-Bajano (vedi informazioni del n. 38 del *Monitore*) ha dato parere favorevole sullo schema di convenzione sottoposto al suo esame per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Napoli ad Ottaiano, all'Amministrazione provinciale di Napoli.

La concessione di che trattasi dovrebbe farsi sotto l'osservanza delle condizioni stabilite dalle leggi 29 luglio 1879, N. 5002, 5 giugno 1881, N. 240 e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici.

Lo Stato accorderebbe per la concessione della linea un sussidio annuo di L. 1000 al chilometro, per la durata di 35 anni, esclusi i tratti comuni colle ferrovie, tramvie e guidovie esistenti e quelli che non hanno sede propria.

La ferrovia è proposta a sezione ridotta ed il relativo armamento sarà fatto con rotaie del peso di Kg. 18 a metro corrente.

Le stazioni e le fermate saranno stabilite nelle seguenti località: Napoli, Barra, Ponticelli, Cenola, Pollana, Santa Anastasia, Somma ed Ottaiano.

Ferrovia Circumetnea. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici riesaminato il progetto per la ferrovia Circumetnea, colle varianti ad esso apportate dalla Società siciliana dei lavori pubblici di Catania, ha emesso il parere che degli andamenti proposti dal Consorzio costituitosi per la costruzione di detta linea debbasi approvare definitivamente quello dello sviluppo di m. 114,090.73 che comprende la traccia diretta da Paternò a Misterbianco, attraversando con galleria lunga m. 300 il Borgo di Catania, e che importa la complessiva spesa di L. 15,300,000 compreso il materiale mobile e quant'altro possa occorrere per la completa ultimazione.

Lo stesso Consiglio però ha aggiunto che prima di disporre l'esecuzione della ferrovia in parola, si debbano presentare all'approvazione governativa i progetti particolareggiati, tanto dell'andamento planimetrico ed altimetrico, quanto delle opere d'arte e fabbricati accessori.

Ferrovia Nizza-Felizzano-Moncalvo. — Il 16 corrente i rappresentanti dei Comuni interessati alla ferrovia Nizza-Felizzano-Moncalvo tennero riunione a Felizzano, sotto la presidenza del deputato Ercole; intervenne pure il mandatario della Società belga.

Dopo un'ampia discussione, si deliberò di accettare in massima il concorso, nominando un Comitato pel riparto di un canone annuale non eccessivo.

Ferrovie funicolari napoletane — Con R. Decreto del 10 corr. è stata approvata e resa esecutoria la convenzione addizionale stata stipulata, il 27 settembre 1887, fra i ministeri delle finanze e dei lavori pubblici da una parte ed il Comune di Napoli, rappresentato dal sindaco principe di Ruffano, dall'altra parte per l'introduzione di alcune modificazioni all'atto di concessione per la costruzione e l'esercizio di due ferrovie funicolari da piazza Monte Santo e San Pasquale a Chiaia, in Napoli, all'altipiano del Vomero.

Le stazioni ferroviarie di Roma. — Martedì scorso, 18 corr., si è adunata per la prima volta, al ministero dei lavori pubblici, sotto la presidenza del segretario generale on. Marchiori, la Commissione che ha l'incarico di studiare la sistemazione ferroviaria della nostra città.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Viene confermata, nelle sfere finanziarie, la notizia che nella prossima seduta del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo saranno presentate delle proposte per l'impiego del risparmio della costruzione del tunnel, ossia per un'eventuale ripartizione del terzo a suo tempo accordato al consorzio finanziario e da questi ceduto agli azionisti.

— Il traffico della ferrovia del Gottardo nel settembre del 1887 diede un prodotto di 1,100,000 franchi in confronto di soli 890,876 franchi del settembre del 1886.

Le spese d'esercizio furono di 410,000 fr.

Il prodotto netto dal gennaio sino al settembre inclusivamente è di 4,617,715 franchi.

Ferrovia del Sempione. — Notizie giunte da Losanna annunziano che il Consorzio delle Banche svizzere, pel traforo del Sempione, ha sottoscritto per 51,000,000 di azioni, mentre il capitale azionario è stato fissato in 36,000,000.

Si farà quindi luogo ad una proporzionale riduzione.

Il Credito Mobiliare Italiano partecipa all'operazione con nove milioni.

Quanto all'emissione dei 30 milioni in obbligazioni, essa sarà fatta a cura del Consorzio stesso.

— Si annunzia pure da Losanna che la Società delle ferrovie della Svizzera orientale stipulò con la rinomata casa Vitale di Alessandria, assuntrice della Galleria dell'Arlberg, il contratto d'appalto comprendente la costruzione dell'intero traforo del Sempione.

Il contratto sarà esecutivo però soltanto quando le regioni italiane interessate abbiano assicurata la sovvenzione di 15 milioni di lire.

— La Camera di Commercio di Milano, nella sua seduta del corr., ha emesso un nuovo voto in favore del Sempione.

Ferrovie Norvegesi — Esistono attualmente in Norvegia 1560 chilometri di ferrovie in esercizio, dei quali 592 a sezione normale e 968 a sezione ridotta.

Le ferrovie sono state studiate in modo da evitare quanto fosse possibile i lavori d'arte: così il raggio delle curve discende a 250 metri per la via normale e a 170 metri per la via ridotta.

Le pendenze giungono fino a 20 millimetri. In tutta la rete vi sono 99 *tunnels* di una lunghezza totale di 14 chilometri: il più lungo è di 1280 metri. Vi sono molte opere d'arte in legname con pile in muratura.

Alcuni viadotti sono interamente in legname. Vi sono altresì alcuni ponti e viadotti in ferro, ma non vi sono opere d'arte interamente in muratura.

Il peso delle locomotive è di 14 a 30 tonnellate per la via a sezione normale e di 8 a 20 per la via a sezione ridotta.

I vagoni sono illuminati da candele, a causa del freddo che congela l'olio; sono muniti di doppie finestre e riscaldati da stufe. La velocità ordinaria dei treni è di 20 a 30 chilom. all'ora.

Ferrovie Russe. — Il Ministero delle vie di comunicazione chiede, per l'anno 1888, un credito di 32,313,557 rubli (lire 129,255,000) per le costruzioni delle seguenti linee: Hommel-Briansk, Rommy-Krementciug, Samara-Ufa, Ufa Zlatust, Pskou-Riga, della Siberia Centrale, della Transbaikalia, dell'Ossuri, di cintura del lago Baikal, e da Wladikavkas a Petrovsk.

Ferrovie Brasiliane. — È stato intentato un processo alla Compagnia della ferrovia Leopoldina intaccando di nullità il contratto di vendita in essa fatto della linea di Cantagallo.

Ferrovia Canadian-Pacific. — Già quattro grandi linee ferroviarie allacciano l'Oceano Atlantico al Pacifico a traverso l'America del Nord — vale a dire l'*Union Central Pacific Railroad*, l'*Oregon Pacific Railroad*, l'*Atlantic Pacific Railroad* e la *South Pacific Railroad*. Ultimamente fu aperta una quinta linea — la *Canadian Pacific Railway* — la quale doveva essere compiuta nel 1891 — e fu invece ultimata parecchi anni prima dei prefissi, tanta è la potenza del capitale e del lavoro in America.

Questa nuova linea dall'Atlantico al Pacifico, della lunghezza totale di 3180 miglia americane, incomincia a Montreal nella provincia di Quebec, ove comunica coi sistemi delle antiche provincie e quelli degli Stati Uniti, piega a nord dei Grandi Laghi, traversa i territori nord-ovest, le Montagne Rocciose e, a traverso la Colombia inglese, mette capo a Port Moody. Affermasi che un viaggiatore, partendo da Liverpool, può giungere a Port Moody in soli quindici giorni.

L'importanza di questa linea, come mezzo di comunicazione fra l'Inghilterra e il rimanente dell'Europa coll'Asia orientale e l'Australasia, è per sè evidente; ed è più breve di quella da Nuova York a San Francisco di California.

Per costruire questa nuova grande arteria a traverso il continente americano si formò una Compagnia con un capitale di 100,000,000 di dollari, a cui il governo del Dominio del Canadà accordò un sussidio di 25,000,000 di dollari e 25,000,000 di acri di territorio fra Winnipeg e le Montagne Rocciose. La Compagnia ha adempiuto regolarmente tutti i suoi obblighi ha pagato i prestiti fatti cinque anni prima della scadenza ed ha compito i lavori cinque anni prima del tempo stipulato pel termine di esso.

Notizie Diverse

L'Altimetro Torelli. — Teniamo sott'occhio le istruzioni per l'uso dell'Altimetro dell'ing. E. Torelli.

È uno stromento assai semplice alla portata di qualunque canneggiatore, che dovrà riescire assai utile agl'ingegneri delle

ferrovie e del Censo. Anzi a proposito di quest'ultimo, avendo l'esperienza dimostrato che si può rilevare in minor tempo, planimetria ed altimetria d'una zona col mezzo dell'Altimetro, che non la sola planimetria coi metodi usuali, sarebbe a parer nostro, una questione meritevole di tutta considerazione, quella di fare eseguire una Mappa quotata ad ogni angolo dei numeri di censo.

La Commissione pei nuovi rilievi del Censo, adottando un simile perfezionamento delle Mappe, renderebbe certamente grandi servigi al Ministero dei Lavori Publici, alle Provincie, ai Comuni ed alle Compagnie ferroviarie, perchè faciliterebbe assai lo studio o il controllo dei progetti di strade, canali ed altro. Sarebbe finalmente l'Italia la prima ad avere una Mappa quotata senza ritardare per questo il lavoro nè accrescere la spesa.

Navigazione a vapore sul Po. — Leggiamo nella *Gazzetta di Ferrara:* « Il signor G. B. Lodigiani di Codogno sta facendo un tentativo per impiantare la navigazione a vapore sul Po. Dopo alcuni studi sommari, comunicava il progetto ad una Società inglese, rappresentata a Venezia dal signor ing. Giuseppe Griffini, la quale non solo fece buon viso al progetto Lodigiani, ma fece tosto eseguire una visita dai proprii ingegneri lungo tutto il tratto di fiume che si vorrebbe percorrere. Si vorrebbe congiungere con questo nuovo mezzo di comunicazione Milano con Venezia, toccando Pavia, Piacenza, Cremona, Mantova, Pontelagoscuro. L'ispezione eseguita dagli ingegneri della Società inglese diede ottimi risultati. »

Canale di Suez. — Il movimento del traffico nel canale, ed i relativi introiti, nel decorso mese di settembre, in confronto dei risultati avuti nello stesso mese del 1886, sono rappresentati dalle cifre seguenti:

Settembre	1887	navi 242	fr. 4,430.000
»	1886	» 243	» 4,360.000

Riepilogando il movimento e gl'introiti dei primi otto mesi dell'esercizio corrente, si hanno i risultati seguenti:

	1887		1886	
	navi	franchi	navi	franchi
Gennaio . . .	246	4,570.000	275	4,870,000
Febbraio . . .	229	4,250.000	244	4,410,000
Marzo . . .	301	5,370.000	280	5.120.000
Aprile . . .	280	5,000.000	318	5,630.000
Maggio . . .	303	5,500.000	268	4,770.000
Giugno . . .	245	4,480.000	276	4,940.000
Luglio . . .	275	5,100.000	254	4,590.000
Agosto . . .	242	4,430.000	243	4,360.000
Settembre . .	231	4,410 000	231	4,260.000
Totale .	2355	43,110.000	2389	42,950.000

I progressi del telefono. — La città di Berlino è attualmente congiunta mediante il telefono colle seguenti città tedesche: Spandau, Steglitz, Oranienburgo, Halle, Magdeburgo, Stettino, Annover ed Amburgo.

Bruxelles è congiunta con Colonia mediante una linea telefonica lunga 225 chilometri; Verviers con Acquisgrana mediante una linea telefonica lunga 30 chilometri.

Parigi è congiunta telefonicamente con Bruxelles. Fra breve incominceranno i lavori per congiungere mediante una linea telefonica Bruxelles con Rotterdam, città marittima dell'Olanda.

Vienna è congiunta telefonicamente con Brunn, città della Moravia.

Quando Roma sarà congiunta colle principali città italiane?

Necrologia. — È morto, a 60 anni, GRIESON, direttore generale della Compagnia inglese del *Great Western Railway*.

Grieson era un uomo di sentimenti elevatissimi che trattava con grande mitezza il personale posto sotto i suoi ordini. Amministratore abile ed economista distinto scrisse un'opera, molto stimata, sulle tariffe ferroviarie del Regno Unito.

Aveva preso parte al Congresso ferroviario internazionale di Bruxelles del 1885 ed a quello recente di Milano. Si pretende anzi ch'egli sia morto in seguito ad una malattia contratta durante questo ultimo viaggio.

Le esequie di Grieson ebbero luogo il 12 corr. nei dintorni di Londra alla presenza di numerose rappresentanze delle ferrovie inglesi e di alcune francesi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	15 Ottobre	Ottobre 22
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 802	799
» » Mediterranee	» 620,50	622
» » Sicule	» 588	585
» » Sarde (preferenza)	» 285	285
» » Palermo Marsala-Trapani .	» 395	395
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 545	546
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . .	» 304	304
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» 250	250,50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 323,50	319
» » » 2ª emiss.	» 312	315
» » Centrale Toscana . . .	» 531	530
» » Meridionali	» 322,75	322,75
» » Sarde, serie *A*	» 323	316
» » » serie *B*	» 319	318
» » » 1879	» 326,50	320
» » Pontebba	» 485	489
» » Nord-Milano	» 273	271
» » Meridionali Austriache	» 286	299

VERSAMENTI

Società per la lavorazione della gomma elastica e guttaperca Pirelli e Compagnia. I sottoscrittori delle obbligazioni emesse da questa Società sono invitati ad effettuare l'ultimo versamento dal 28 al 31 corr. presso la Banca Generale (Milano). Da tale epoca potranno essere ritirati i titoli definitivi contro restituzione dei titoli interinali liberati.

Banca Tiberina. — Il Consiglio d'Amministrazione in virtù dell'articolo 5 dello Statuto sociale ha deliberato la chiamata dei versamenti seguenti:

4. decimo	dal 20	al 25	novembre	1887
5.	» 20	» 25	dicembre	»
6.	» 20	» 25	gennaio	1888
7.	» 20	» 25	febbraio	»
8.	» 20	» 25	marzo	»
9.	» 20	» 25	aprile	»
10.	» 20	» 25	maggio	»

CONVOCAZIONI

Società italiana per le Strade ferrate della Sicilia. — In seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione l'Assemblea Generale è convocata per il giorno di martedì 22 novembre 1887 alle ore 3 pom. presso la Sede sociale in Roma, via Sistina n. 48, per deliberare sulle materie di cui nel seguente ordine del giorno:

Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci;
Approvazione del bilancio e della ripartizione degli utili;
Surrogazione degli Amministratori che escono d'ufficio;
Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

R. Prefettura di Avellino (22 ottobre, ore 11 ant., 2.a Asta per deserzione del 1.o incanto). — Appalto di tutte le opere

e provviste per la costruzione della strada obbligatoria di Calitri, tronco dalla provinciale di Calitri al confine di Cairano. Importo L. 91,211.57 (V. n. 41 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Torino (24 ottobre, ore 3 pom. unico e definitivo). — Appalto per la costruzione di una Tettoia chiusa nell'Arsenale di Costruzione d'Artiglieria in Torino. Importo L. 14,000. Cauzione L. 1,400. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni 60.

Direzione delle Costruzioni del 3° *Dipart.* (Venezia) (25 ottobre, ore 12 merid. definitiva). — Appalto degli oggetti di ferro fucinato, di ferraccio, di bronzo, di ottone, di ramo o misti, greggi e lavorati che saranno, volta per volta, domandati nel corso degli anni finanziari 1887-88 e 1888-89 dalla suddetta Direzione. Importo ridotto L. 186,498.96. (Vedi n. 33, 36 e 39 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali 1° Dipart. (Spezia) (26 ottobre ore 12 meridiane fatali). — Appalto per la fornitura di Kg. 300,000 di ferro finissimo in verghe tonde per formare pernotti del diametro da otto a trentadue millimetri. Importo ridotto L. 20,144. (Vedi n 37 del *Monitore*).

Municipio d'Airola (26 ottobre, ore 2 pom. fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione della strada consortile comunale obbligatoria del Fizzo (mt. 7.843). Importo ridotto L. 51,954. (V. n. 40 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale dell'Umbria (27 ottobre, ore 11 ant., 1.a Asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada Amerina, dal fosso dei Quarti all'incontro della comunale di Lugnano, (mt. 5246.57). Importo L. 69,802.89. Cauzione provvisoria L. 6100. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 2500. Lavori ultimati in 24 mesi Fatali 13 novembre, ore 12 meridiane.

Municipio di Viterbo (27 ottobre, ore 11 ant. 1ª asta. — Appalto per la rinnovazione del pavimento del 3.o e 4.o tratto della traversa nazionale Cassia in due lotti: 1.o approvvigionamento dei materiali L. 24.700. Cauzione L. 2500; 2.o fattura del selciato e lavori accessori L. 12174. Cauz. L. 1200. Fatali 12 novembre, ore 12 meridiane.

Amministrazione del Santuario di Graglia (28 ottobre, ore 8 antimeridiane; 1.a asta). Appalto dei lavori e provviste occorrenti per l'alzamento del padiglione est del fabbricato del Santuario. Importo L. 82,831.60. Cauzione L. 8900. Fatali 12 novembre, ore 12 meridiane.

R. Prefettura di Pavia (29 ottobre, ore 11 ant. definitiva). Appalto dei lavori di riduzione e di ampliamento del palazzo Botta ad uso degli istituti scientifici per la facoltà medica della R. Università di Pavia. Importo ridotto L. 382,769.38. (Vedi n. 35 e 40 del *Monitore*).

Prefettura della Provincia di Siracusa (31 ottobre, ore 1 pom. 1.a asta) -- Appalto di tutti i lavori occorrenti per lo adattamento a Casa di Relegazione del Castello di Augusta. Importo L. 101,800. Lavori ultimati in due anni. Cauzione provv. L. 5000. Cauzione def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Municipio di Toscanella (31 ottobre, ore 12 merid. fatali) — Appalto dei lavori di costruzione del 1° tronco della strada consorziale obbligatoria Toscanella-Canino. Importo ridotto L. 52,449.25.

— Appalto dei lavori di costruzione del 2° tronco della strada come sopra. Importo ridotto L. 64,677.92 (V. n. 38 e 40 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cuneo (31 ottobre, ore 12 merid. fatali) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897, del primo tronco della strada Nazionale n. 33 dal Piemonte ad Oneglia, compreso fra la sua diramazione dalla Provinciale Cuneo-Alba, presso Fossano, e l'uscita del sobborgo della Luna della città di Ceva, della lunghezza di m. 43,700.90, escluse le traverse degli abitati Trinità, Mondovì, S. Michele Mondovì e Lesegno, della complessiva lunghezza di m. 2,832.70. Importo ridotto annuo lire 34,106.80. (V. n. 35 e 39 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cuneo (31 ottobre, ore 10 ant. 1.a asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897, del 2.o tronco della strada Nazionale n. 33, dal Piemonte ad Oneglia, compresa fra l'uscita dal sobborgo della città di Ceva, detto della Luna, e la metà del ponte sul fiume Tanaro, presso Nava (confine con Porto Maurizio), della lunghezza di metri 40,663, escluse le traverse degli abitati di Garessio e di Ormea, della complessiva lunghezza di metri 386,70, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 18,245. Cauz. provv. L. 6000. Cauz. def. mezza annata. Fatali a giorni 15.

Amministrazione provinciale di Terra di Lavoro (31 ottobre, ore 10 ant. definitivo) — Appalto per il mantenimento della strada consortile Aversa-Vico di Pantano coi raccordi a brecciame esistenti nella piazzetta di Vico di Pantano (mt. 10245). Importo ridotto L. 12,967.50 annue. (V. n. 37 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni del 2° Dipart. (Napoli) (2 novembre, ore 12 merid. unico e definitivo) — Appalto per la costruzione di due parche-porte di acciaio pel nuovo bacino nel R. Arsenale di Taranto. Importo L. 392,000. Deposito per spese L. 7,000. Consegna entro 22 mesi.

Sono ammessi a concorrere all'appalto soltanto gli stabilimenti nazionali.

Direzione straordinaria del Genio militare pei lavori della R. Marina (3 novembre, ore 10 ant. unico e definitivo) — Appalto per la costruzione di muri di sponda per il prolungamento della seconda Darsena nel R. Arsenale militare marittimo di Spezia e di altre opere accessorie. Importo L. 1,050,000. I lavori dovranno essere compiuti in 540 giorni. Cauzione L. 105.000.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (4 novembre, ore 12 merid. fatali) — Appalto dei lavori di nuova costruzione del 3.o tronco della strada provinciale n. 94 dal fiume Bisirico a Pedivigliano (mt. 3,104.96). Importo ridotto lire 155,750 (V. n. 39 del *Monitore*).

Municipio di Piazza Armerina (5 novembre, ore 12 merid. definitivo) — Appalto dei lavori e delle provviste bisgnevoli alla costruzione del 2.o tronco della strada comunale obbligatoria Piazza-Mazzarino. Importo ridotto L. 63,231,64. (V. n. 38 e 41 del *Monitore*).

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (7 novembre, ore 1 pom. definitivo) — Appalto per la manutenzione novennale dei tronchi delle strade provinciali Biella-Torino e Vercelli-Ivrea compresi tra la città di Biella e l'abitato di Cavaglià e da ivi al limite del Circondario di Biella con quello d'Ivrea. Importo annuo ridotto L. 9,032.33 (V. n. 38 e 41 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera dei lavori di compltamento del Ponte *Simeto* al Passo di Primosole per conto della Provincia di Catania.

Direzione del Genio Militare di Messina. — L'appalto dei lavori vari da eseguirsi sui piani di Mitiniti Inferiore e Jaracare (costa calabra dello stretto di Messina) presso Villa San Giovanni, fu aggiudicato al signor Vitale Ettore, domiciliato a Napoli col ribasso del 20,80 0[0 su L. 1,200,000. (Vedi n. 39 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ravenna. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti al lavoro di escavazione dei canali animatori del porto Corsini, situati a sinistra del medesimo, venne aggiudicato al signor Bandini Agostino di Ravenna, che fece il ribasso di L. 12,20 0[0 sulla somma di L. 96,077.87. (V. n. 39 del *Monitore*).

R. Prefettura di Rovigo. -- L'appalto dei lavori di urgente difesa frontale con materiali a nucleo lapideo e sasso sciolto in Froldo Carravieri a sinistra di Po in comune di Crespino venne aggiudicato al signor Sereni Virgiglio di Crespino, col ribasso del 35 0[0 su lire 96,300. (V. n. 39 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali (Spezia). -- L'appalto per la fornitura di 1000 tonnellate di Zavorra in pani di ferraccio venne aggiudicato al signor G. Baffico a Spezia per L. 112,905. (V. n. 40 del *Monitore*).

R. Prefettura di Padova. — L'appalto pel riordino del ponte-sostegno sul Canale Bagnarolo fu aggiudicato al signor Baggio Ignazio per L. 13,528.52.

R. Prefettura di Modena. — L'appalto per la manutenzione della strada Vignola-Zocca fu aggiudicato al signor R. Nobili per L. 15,000.

Direzione del Genio Militare di Spezia. — L'appalto dei lavori di miglioramento nell'ospedale militare marittimo fu aggiudicato al signor Bertoni Giovanni per L. 30,992.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

28ª Decade — Dal 1° al 10 ottobre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	1.323 703 05	51.986 02	400,405 17	1.405.219 09	103.791 57	3 285.135 89	3.980 00	825 41
1886	1 074.875 60	37.850 98	426 002 03	1.393.616 85	50.527 54	2 982 903 00	3.980 00	749 47
Differenze nel 1887	+ 218.828 35	+ 14 135 04	— 25 593 86	+ 11.602 24	+ 53.264 03	+ 302.232 80	»	+ 75 94
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	28.897.279 55	1.329.664 11	8 331.674 98	33.914.177 86	1,104 362 93	73 637.159 48	3.980 00	18.501 80
1886	24.516.052 82	1.112.670 85	7.681 011 17	32,591 252 90	922.417 31	66.823.405 08	3 980 00	16.789 80
Differenze nel 1887	+ 4.381.226 73	+ 216.993 26	+ 680.663 81	+ 1.352.924 96	+ 181.945 62	+ 6.813.754 40	»	+ 1,712 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	52.829 35	1,718 40	5.681 40	32.991 75	1.035 45	91 256 35	805 00	117 09
1886	22.530 10	420 70	1.750 80	13.160 20	190 60	38.952 40	608 00	62 59
Differenze nel 1887	+ 30.299 25	+ 1.297 70	+ 3.930 60	+ 19.831 55	+ 844 85	+ 56 203 95	+ 197 00	+ 54 50
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	1.132.790 20	27.923 74	133,519 27	916.115 62	33 341 04	2 243 992 87	742 05	3 024 05
1886	647.435 29	14.085 28	50 983 39	317.657 03	16 917 70	1 017.078 69	497 58	2.104 34
Differenze nel 1887	+ 485.354 91	+ 13.841 46	+ 82.535 88	+ 598.758 59	+ 16.423 34	+ 1196 914 18	+ 244 47	+ 919 71

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	1886	Differenze nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	1886	Differenze nel 1887
Viaggiatori	3 806 50	2.844 80	+ 961 70	68 122 10	62 035 85	+ 6.086 25
Merci	870 55	616 98	+ 253 57	21.140 86	16 527 21	+ 4 613 65
Introiti diversi	114 70	88 20	+ 26 50	3,968 85	1.156 94	+ 2.811 91
Totali	4 791 75	3 549 98	+ 1.241 77	93,231 81	79.720 00	+ 13.511 81

ANNUNZI

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

G. Pastori Dirett. propr. responsabile

ANNO XX. Sabato, 29 Ottobre 1887 NUM. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

La *Gazzetta Ufficiale* del 26 corrente pubblica il seguente regio decreto, in data del 2 ottobre:

« Visto l'articolo 23 del contratto per la rete Mediterranea, 26 di quello per la rete Adriatica e 20 di quello per la rete Sicula, approvati con la legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie terza);

« Visto l'articolo 59 del regolamento per l'esercizio delle strade ferrate costituenti le suddette reti, approvato col R. decreto del 17 gennaio 1886, n. 3704 (serie terza);

« Visti i pareri emessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dalla Corte dei conti e dal Consiglio di Stato sul regolamento predetto;

« Ritenuta la convenienza di assegnare nel primo biennio di esercizio alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, anzichè al fondo per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore, l'avanzo delle somme prelevate dai prodotti lordi iniziali dopo pagati i correspettivi alle Società e fatti i versamenti ai fondi di riserva:

« Sentito il Consiglio dei ministri;

« Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici,

« Abbiamo decretato e decretiamo:

« *Articolo unico.* L'articolo 59 del regolamento per l'esercizio delle strade ferrate costituenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, approvato col R. decreto del 17 gennaio 1886, n. 3704 (serie terza), è sostituito dal seguente:

« Articolo 59. L'eventuale avanzo delle somme prelevate dai prodotti lordi iniziali, che resultasse dopo pagati i corrispettivi alle Società e fatti i versamenti ai fondi di riserva, a termini dell'art. 23 del contratto per la rete Mediterranea, 26 di quello per la rete Adriatica e 20 di quello per la Sicula, sarà dal regio Ispettorato ripartito tra i vari fondi e la Cassa per gli aumenti patrimoniali, a seconda dei relativi bisogni. »

IL MINISTRO SARACCO

e la questione ferroviaria in Piemonte

Al sindaco di Gattinara, che gli aveva rimesso un memoriale sulla costruzione della linea Santhià-Borgomanero, l'on. Saracco rispose colla lettera seguente:

Ill.mo signor Sindaco,

« Ho ricevuto nello scorso mese un indirizzo che porta la firma della S. V. e di altri Sindaci di 21 cospicui paesi, col quale mi si chiede di prendere le opportune disposizioni, affinchè sia definitivamente stabilita nel più breve termine possibile la costruzione della ferrovia diretta di collegamento colla linea del Gottardo.

« La S. V. comprenderà di leggieri che a me non si appartiene di scrutare gli atti, e vagliare le promesse, che non sono le mie. Io le dirò invece molto chiaramente il mio pensiero, che fino a quando il Governo del Re non abbia dato opera ad assicurare la costruzione delle ferrovie promesse per legge, lo Stato non possa e non debba assumere direttamente l'impegno di costruire nuove linee che non fossero richieste da supreme necessità, politiche o militari. Ella adunque ed i Colleghi della S. V. mi perdoneranno, se ricuso il più lontano affidamento che io sia per chiedere al Parlamento i mezzi d'azione per intraprendere la costruzione della ferrovia Santhià-Borgomanero.

« Ma in fine dell'indirizzo ho trovato una frase che mi

proverò a raccogliere, e sovra d'essa dirò liberamente il parer mio.

« Quando in epoca recente i ministri del Re domandarono, ed il Parlamento consentì al Governo, la facoltà di largheggiare nella misura delle sovvenzioni chilometriche, quando si trattò di concedere all' industria privata la *costruzione* e l'*esercizio* di nuove ferrovie, intesero con ciò stesso di affermare, che la nostra rete ferroviaria è lungi ancora dall'essere compiuta; ma vollero al tempo stesso accentuare il concetto, che nelle nuove costruzioni l'azione dello Stato debba possibilmente limitarsi a soccorrere l'industria privata; la quale sappia a sua volta di poter fare assegnamento sul concorso efficace delle popolazioni direttamente interessate.

« Tale è certamente l'opinione di Chi ebbe l' onore di presentare e vincere in Parlamento il ricordato provvedimento, e però non ho mestieri di soggiungere, che qualora le S.S. L.L. credessero di scegliere questa via battuta già con tanto successo dal vecchio Piemonte, il Governo del Re non fallirà al dover suo di usare verso codeste popolazioni quella maggior larghezza di trattamento che la Legge gli acconsente.

« Fuori di lì, io non posso in coscienza dar Loro un affidamento, che non possa e non sappia tenere.

« È bensì vero, che in questa materia il Parlamento non ha ancora pronunciata l'ultima parola, e non è escluso che sia disposto, in casi speciali, ad accordare più larghi favori, sempre nel concetto di agevolare le concessioni da farsi all'industria privata. Ma le ragioni della più regolare convenienza mi tolgono di precorrere le opinioni ed i giudizi che sono riserbati, volta a volta, ai grandi poteri dello Stato.

« Le piaccia, signor Sindaco, comunicare ai suoi colleghi questi miei pensieri, e gradire l' espressione della mia perfetta osservanza. »

« Roma, 19 ottobre 1887.

« *Il Ministro: firmato* G. SARACCO. »

Alla lettera del presidente della Camera di Commercio torinese, riguardante i valichi alpini, lo stesso ministro rispose così:

« *Ill.mo signor presidente della Camera di Commercio ed Arti di Torino*:

« Ricevo la nota che Ella mi manda.

« Io sento di poterle ripetere le cose dette nella mia nota del 29 Aprile e soggiungo che nulla è intervenuto in questo mezzo di tempo, che basti a toglier fede alle mie dichiarazioni.

« Però il Governo del Re non può nelle condizioni presenti assumere una vera e propria iniziativa che lascierebbe presumere la volontà deliberata di entrare nel campo dell'azione, con mezzi adatti all'impresa.

« Il momento non è propizio, ed io non posso dare verun affidamento, fuor quello di vagliare le ragioni di tutti quando avvenisse di dover prendere un partito.

« Roma, 20 ottobre 1887.

« *Il ministro*: *firmato* G. SARACCO. »

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 43*).

SEGUITO DELLA QUESTIONE IV.

« Il principio delle macchine e degli equipaggi *banali* consiste nell'affidare un servizio, fatto da un gruppo di locomotive, ad un gruppo di macchinisti, per così esprimerci, associati, tutte le macchine del gruppo, essendo per turno condotte, in un determinato ordine, indistintamente da tutti i macchinisti del gruppo.

« Ovunque, agli Stati Uniti, s'impiega questo sistema per il caso d'un impreveduto aumento di traffico, ed è in uno di questi casi che venne adottato sul *Pensilvania Railroad* la cui distesa oltrepassa i 10,000 chilometri, e su un tratto del quale è applicato, da ben 10 anni, in servizio normale ed a preferenza di tutti gli altri.

« Il servizio merci, della Sezione Altona-Harrisbourg occupa 50 macchine guidate indifferentemente da 62 persone.

« La durata del tragitto è di 11 ore, e la sua lunghezza è di 211 chilometri.

« Le macchine non restan ferme più di un'ora all'estremità del loro percorso, e ripassano in mano al primo equipaggio che è là pronto per partire.

« La contabilità del combustibile, onde stabilire i premi d'economia destinati al personale, è scrupulosamente tenuta.

« La Sezione ha sentito riconfermare che questo sistema funziona in modo soddisfacente senza che le spese di manutenzione e di consumo abbiano oltrepassato il tasso normale.

« La rendita dell'effettivo motore è così accresciuto del 25 0[0 senza aumento del personale; il servizio è meglio sorvegliato, ma è duopo disporre, all'estremità del percorso, di potenti mezzi per riparazioni, perchè il personale conduttore composto di manovali, non deve mai occuparsi della manutenzione delle macchine; finalmente una disciplina severa e accettata è indispensabile al buon successo del sistema.

« I risultati delle prove dell'esercizio *banale* fatte in Europa furono riassunte nella relazione presentata alla Sezione. Se da un lato non bastano per distruggere le obbiezioni opposte dagli avversari del sistema, dall'altro lato non si può dire che le confermino.

« Secondo il parere degli ingegneri che lo provarono il servizio intensivo porta naturalmente un più rapido deterioramento delle locomotive (cosa che, secondo alcuni, presenta il vantaggio di diminuire la durata dell'effettivo aumentandone però il reddito annuo), ma nessun dato permette di pronunciarsi in un modo decisivo sull'influenza che ha sul consumo del combustibile.

« Un minuto lavoro è stato fatto ugualmente dalla Compagnia della Parigi-Lione-Mediterraneo, per ricercare anticipatamente i risultati che darebbe l'applicazione del servizio *banale* sulla più gran parte della sua rete.

« Riguardo al percorso Parigi-Avignone, il quale sarebbe il più favorevole all'applicazione del sistema, condusse ad una diminuzione del 27 0[0 nel numero delle locomotive senza aumento nel personale; e sull'intera rete,

sempre senza aumento di personale, una riduzione sull'effettivo macchine di 168 unità, sia il 12 0[0.

« Traducendo questi calcoli in danaro, si trova che basterebbe un aumento del 4 o 5 0[0 nel consumo del combustibile perchè i vantaggi summenzionati sparissero.

« La Compagnia della Parigi-Lione-Mediterraneo ci domanda se, in tali condizioni, vale la pena di tentare una modificazione del servizio tanto arrischiata e radicale.

« Tutti questi studi provano due cose: anzitutto che il sistema non può convenire a tutti i metodi d'esercizio, e quindi con delle condizioni diverse nelle paghe del personale, nel prezzo del combustibile e del materiale, ecc., il regime, poco vantaggioso qui può esserlo in altri luoghi.

« Riassumendo l'opinione della Sezione su tale questione potrebbe così formularsi senza ferire le convinzioni d'alcuno e senza attentare alla libertà di nessuno:

« Il sistema *banale* che non porta aumento di personale, può convenire in certi casi speciali d'esercizio, ma in ogni caso la sua applicazione dev'essere accuratamente preparata, giustificata da uno studio completo sulle condizioni dell'applicazione e scrupolosamente sorvegliata.

« B. *Giusta distribuzione del lavoro.* — L'importanza d'una giusta distribuzione del lavoro al personale, tenendo calcolo delle diverse stagioni, del complesso del servizio, delle condizioni igieniche delle zone percorse, preoccupa a giusto titolo tutte le Compagnie.

« La differenza fra il lavoro reale del personale ed il lavoro medio che risulta dall'insieme delle necessità di un servizio di trazione, dev'essere la più lieve che sia possibile al disopra o al disotto della media; vale a dire che si ottengano i migliori risultati sia dal punto di vista del benessere degli equipaggi, che da quello del loro buon servizio regolarizzando la ripartizione di questo servizio sul complesso del personale.

« Il servizio normale del personale, com'è stabilito, non raggiunge su tutte le reti il limite di lavoro che si può razionalmente richiedere al personale, senza recar danno alla sua salute e senza comprometterne la sicurezza, ed è un vero pregiudizio quello di credere estremamente penosa la vita dei macchinisti. È questa una vera leggenda che a qualsiasi prezzo è duopo svellere. Se questo mestiere comporta certi rigori aiuta nello stesso tempo allo sviluppo delle forze, ed alla conservazione del vigore e della salute.

« Le malattie premature non sono più numerose fra i macchinisti che fra gli altri operai.

« D'altronde la preoccupazione per il benessere del personale è generale e si manifesta in diversi modi.

« Le cabine che riparano il macchinista sulla macchina sono difficili a stabilirsi in condizioni soddisfacenti; chiuse imperfettamente esse appaiono più nocive che utili. D'altra parte tutte le installazioni fisse dei depositi, ove il personale deve trovare un necessario riposo, devono essere molto curate: lavatoi, refettori, dormitori, per fino sale da bagno sono, su parecchie reti, poste a disposizione del personale.

« Finalmente tutti gli sforzi tendono a diminuire le perdite di tempo realmente inutili che precedono e seguono l'effettivo servizio della condotta delle macchine.

« Quest'ultima regola seguita in modo assoluto su certe linee d'Inghilterra, d'America e perfino di Francia (Parigi-Lione-Mediterraneo), non è però generale specialmente quando il personale è incaricato dei piccoli lavori di manutenzione della sua macchina.

« Per esempio la Compagnia che ho citato ha soppresso l'obbligo, per il personale, di eseguire i piccoli lavori che possono benissimo essere affidati a semplici manovali, mentre il macchinista rimane libero per meglio impiegare il suo tempo prezioso.

« La prova, su vasta scala, di questo sistema abbastanza nuovo in Francia, ha prodotto un'economia di 70 equipaggi sulla rete della Parigi-Lione-Mediterraneo, e cioè di 140 uomini che furono sostituiti da qualche brigata di lavatori.

« Qui ancora due sistemi si trovano di fronte: gli uni preferiscono impiegare degli operai specialisti, benchè più difficile riesca il guidarli, per affidar loro i lavori di riparazione.

« Altri invece si contentano di servirsi di manovali più facili a reclutarsi e molto più docili inquantochè la nuova posizione era per loro cosa insperata.

« Per gli uni e per gli altri tutti gli sforzi devono tendere a diminuire le cause d'inutili fatiche; e fra queste certo non ve n'ha di più penosa di quella dell'inevitabile obbligo, per il personale, di passare in servizio e lontano dalle proprie case un considerevole numero di notti.

« Tutte le Compagnie sono d'accordo perchè tutte le agevolezze, consentanee con un buon servizio, siano accordate al personale il di cui benessere deve continuare ad essere l'oggetto di costanti sollecitudini.

« Riassumendo, o signori, mi pare che la questione che ci occupa sia alcun poco maturata dopo il Congresso di Bruxelles; e se fosse lecito esprimere un voto, credo, che la Sezione formulerebbe volentieri quello di veder le Compagnie continuare a porgere attenzione alle applicazioni possibili del regime dei doppi equipaggi o del servizio *banale* che, se non nelle organizzazioni di servizi generali almeno nei casi eccezionali può rendere utili servigi.

« In mezzo a queste ricerche ed a questi studi però si deve continuare a non perdere di vista il benessere del personale ».

(Continua).

MILANO
E LA FERROVIA DEL GOTTARDO

Crediamo opportuno di riferire per intero la relazione con cui la Giunta municipale di Milano presentò a quel Consiglio comunale la domanda d'autorizzazione a chiedere la concessione della ferrovia Saronno-Mendrisio (confine svizzero) e ad eseguire a spese comunali la dogana internazionale, domanda che fu ieri, 28, discussa e pienamente approvata dal Consiglio stesso.

18 ottobre 1887.

Signori Consiglieri,

Se v'ha questione che tocchi profondamente gli interessi della città di Milano, è quella che si riferisce alla prontezza ed alla facilità delle sue comunicazioni col valico del Gottardo. L'esperienza di alcuni anni ha già incontestabilmente dimostrato che la prosperità di Milano è

strettamente collegata al movimento di quella linea internazionale. Pertanto ogni provvedimento che valga a renderne più agevoli le condizioni, e ad accorciare il tragitto fra Milano ed il Gottardo, deve avere non piccola influenza sullo sviluppo della nostra città ed essere elemento produttore di nuovo e crescente progresso. É per questo che la costruzione del breve tronco di ferrovia da Saronno a Mendrisio, il quale avrebbe una considerevole influenza sull'economia di tutta la linea fu sempre nei desideri della cittadinanza, la quale non comprende come un'opera che sarebbe tanto efficace, che esige tenuissima spesa e non presenta difficoltà tecniche di sorta alcuna, sia stata completamente trascurata.

Tutti rammentano come la grandiosa impresa della ferrovia del Gottardo attraversasse, durante la sua esecuzione, una crisi assai difficile che parve minacciare la sospensione o, almeno, il rallentamento del lavoro. In quel momento, a risparmio di spesa, fu abbandonato il tronco del Ceneri che formava parte sostanziale, indispensabile del primitivo progetto. Tutto il movimento, se l'abbandono fosse stato definitivo, avrebbe dovuto esercitarsi sulla linea lacuale, e fu allora che, a difendere, in qualche modo, gli interessi milanesi, si decise la costruzione della linea Gallarate-Laveno. Ma, rischiaratosi l'orizzonte finanziario e migliorate le condizioni dell' Impresa, la questione del passo del Ceneri fu validamente ripresa da alcuni influenti ed egregi nostri concittadini. Una nuova convenzione fu conclusa fra i Governi interessati e l'opera iniziata e seguita con tanto vigore, che la linea del Ceneri fu compiuta e inaugurata sei mesi prima della Novara-Pino.

Or che avvenne? Avvenne quanto gli uomini competenti avevano preveduto. Quasi tutto il movimento di merci e viaggiatori si diresse su Milano, e siccome la linea Bellinzona-Chiasso è più breve della lacuale, fu quella la linea che il movimento ha preferito. — Data, pertanto, una tale condizione di fatto, che nessuno può mutare perchè deriva dalla forza stessa delle cose, viene come legittima conseguenza la necessità di favorire quel movimento che è già tanto considerevole e che è un fattore precipuo della prosperità cittadina. Ed il modo per riuscirvi è evidente e facilissimo. Non si tratta che di costrurre quel brevissimo tronco che deve unire direttamente Milano a Mendrisio, evitando le deviazioni e le gravi pendenze della linea di Camerlata. — Sulla bontà di quest' opera e sull' influenza che potrà avere sugli interessi milanesi, vogliamo lasciar la parola ad un illustre personaggio, altamente autorevole nella quistione, il quale nel 1884, così scriveva:

« Basterebbe prolungare la linea da Saronno a Mendrisio. e rinforzare tutt' al più l'armamento del tronco Milano-Saronno, perchè si stabilisse, con pochissima spesa, tutta in pianura senza incontrare difficoltà tecniche di sorta, la congiunzione più breve che immaginare si possa fra Milano e il Gottardo attraverso il Monte Ceneri. La metropoli lombarda così disterebbe da Bellinzona di soli novantasette chilometri, che un treno celere potrebbe percorrere in due ore.

« Basta dare un'occhiata al seguente prospetto :

« Linea Milano-Bellinzona, via Gallarate-Laveno-Pino, distanza reale . . . . Chil. 128

« Linea Milano-Bellinzona, via Como-Chiasso-Monte Ceneri, distanza reale . . Chil. 108

« Linea Milano-Bellinzona, via Saronno-Mendrisio, distanza reale . . . . . » 97

« Vale a dire che le merci e i viaggiatori risparmierebbero, sulla linea di Saronno-Mendrisio, undici chilom. di spesa di percorso, in confronto della linea Como-Chiasso; ed essendo stata soppressa la sopratariffa del 50 0|0 sul tronco Monte Ceneri, lucrerebbero trentun chilometri di minore spesa di percorso, in confronto della neo-aperta linea Gallarate-Laveno-Pino.

« Ma c'è la questione dell'esercizio. Essendovi sul tronco del Monte Ceneri una pendenza sensibile, dal punto di vista dell'esercizio, la spesa maggiore di trazione si traduce in dodici chilometri di maggior percorso su quel tronco. Quindi, dal punto di vista dell'esercizio, le distanze virtuali sarebbero le seguenti :

« Linea Milano-Bellinzona, via Gallarate-Laveno-Pino, distanza virtuale . . . . Chil. 128

« Linea Milano-Bellinzona, via Como-Chiasso-Monte Ceneri, distanza virtuale . . . . » 120

« Linea Milano-Bellinzona, via Saronno Mendrisio-Monte Ceneri, distanza virtuale. . . » 109

« Quindi, anche se non fosse soppressa la sovratassa del 50 0|0 sul tronco del Monte Ceneri, la linea che prevalerebbe sempre, per le provenienze da Milano al Gottardo, sarebbe quella di Mendrisio, poi seguirebbe la linea di Chiasso, finalmente la Gallarate-Laveno.

« Oggi, tutto il movimento commerciale di Milano, tanto come dire di tre quarti d'Italia, si porta al Gottardo per la via Monza-Como-Chiasso-Mendrisio-Monte Ceneri; nè potrebbe essere diversamente, imperocchè, come sopra si è visto, questa via, così come esiste attualmente, è più breve, sia realmente, sia virtualmente, della lacuale per Pino, anche dopo l'attuazione del tronco Gallarate-Laveno.

« Malgrado questo, egli è certo che la ferrovia Monza-Como-Chiasso è molto tormentata nel suo tracciato, e piena di pendenze, e serve ad un movimento locale immenso, il che ne rende difficile l'esercizio. Quindi una nuova congiunzione col Monte Ceneri, ancor più breve di undici chilometri in confronto della Monza-Como-Chiasso, e, per di più, tutta piana fino a Lugano, e avente per iscopo quasi esclusivo il commercio internazionale di cui Milano è il centro raccoglitore, trasmettitore e distributore, non potrebbe giungere più opportuna, e ciò senza diminuire l'importanza della linea Monza-Como-Chiasso, la quale, anche coll'apertura di una nuova linea, non cesserà di rimanere congiunta essa pure immediatamente col Gottardo, e di provvedere, come ora, al servizio del Lago di Como e della Brianza. Così, sulla linea Milano Mendrisio, le merci fruirebbero di una diminuzione di tariffa, stante la minor lunghezza del tragitto e pei passeggeri, che approfittassero dei treni diretti, il servizio doganale si presterebbe ad una grande semplificazione, potendosi esso eseguire nella stazione stessa di Milano, ammesso che i treni diretti non avrebbero bisogno di fermarsi in alcun luogo fra Mendrisio e Milano.

« Se non che la creazione di questa nuova arteria sarebbe essa poi abbastanza giustificata dall'interesse pubblico? La risposta viene da sè, imperocchè parlano elo-

quentemente i fatti. I fatti sono di due specie: l'una economica, l'altra finanziaria.

« La funzione speciale devoluta a Milano, in causa dell'apertura della ferrovia del Gottardo, di servire di centro raccoglitore del commercio internazionale della maggior parte d'Italia, per trasmetterlo all'Europa centrale *per la via più breve*, e in pari tempo, di centro distributore per la maggior parte d'Italia del commercio d'oltralpi, che fa capo naturalmente a Milano, come la prima grande città che si trova immediatamente sullo sbocco meridionale della ferrovia del Gottardo, è già considerevolissimo a quest'ora, è il frutto della forza delle cose e promette uno sviluppo indefinito.

« Or bene, perchè dovrebbe esser trovato singolare che Milano abbia a desiderare di adempiere a questo suo ufficio, da lei assunto, nell'interesse suo proprio e nell'interesse nazionale, promovendo la via più breve e più comoda che le permetta di far onore alla sua posizione? e quale è questa linea più breve e più comoda se non appunto la ferrovia Milano-Mendrisio?

« Essendo oggi in esercizio la ferrovia del Gottardo ed il suo prolungamento pel Monte Ceneri, ed essendo oggi constatata l'assorbente importanza di Milano, quale centro naturale di attrazione del commercio di scambio internazionale fra l'Italia e l'Europa centrale, perchè non sarebbe trovato ragionevole che Milano, senz'altro, nell'interesse suo proprio e in quello di tutto il commercio di scambio italiano, reclami una comunicazione più breve e più normale per raggiungere il Gottardo? La linea Milano-Mendrisio è appunto il naturale complemento della ferrovia del Gottardo e di quella del Monte Ceneri. Non è un espediente, ma una vera soluzione, quale la posizione e l'importanza del grande emporio lombardo lo esige . . . .

. . . .

La miglior prova che tale desiderio è ragionevole, lo si desume dall'aspetto finanziario della quistione. Basti dire che, per soddisfarlo, nè lo Stato, nè la Provincia, nè il Comune di Milano, hanno bisogno di sottostare al sacrificio di un centesimo.

E qui l'autore, dopo di avere accennato alla domanda presentata dal proprietario della ferrovia Milano-Saronno onde avere la concessione del tronco Saronno-Mendrisio, narra come il Governo la rifiutasse per la ragione che quella linea avrebbe prodotto un beneficio tanto considerevole che, anzichè concederla a altri, voleva costruirla esso stesso. Indi continua:

« Tralascieremo di discutere questi apprezzamenti tanto più che, se fossimo noi il Governo, faremmo forse altrettanto. Però, se fossimo noi il Governo, mentre ne negheremmo la concessione al sig. Vaucamps, ci affretteremmo a far noi la linea, riscattando naturalmente, o espropriando dietro congruo compenso, il tronco Milano-Saronno. Il negare la concessione al signor Vaucamps e il non eseguire la linea, per il solo motivo che questa è eccessivamente buona, eccessivamente promettente è un caso unico in Italia.

« Si sono eseguite, a grandi spese, ferrovie eccessivamente cattive e che non corrispondono nemmeno la spesa del carbon fossile. Capita il caso singolare di una ferrovia promettentissima, che sarebbe un'eccellente speculazione per chi la intraprende, e non la si fa perchè è troppo buona!

« Senonchè il vero motivo di questo contegno è facile scoprirlo. Nei Governi parlamentari, non basta che una cosa sia buona perchè si faccia, bisogna che sia sostenuta da valide influenze. Ora, queste valide influenze a favore dell'indicata linea non si pronunciarono finora, nè nella stampa, nè nel Parlamento, nè nei Corpi rappresentativi della Provincia, del Comune e del commercio.

« Noi non accusiamo nessuno. Ci limitiamo a constatare un fatto. D'altronde, ciò che non è avvenuto finora, può ancora effettuarsi ».

Dal giorno in cui queste parole erano scritte ad oggi nulla si è mutato se non che, aumentandosi annualmente l'importanza del traffico pel Gottardo, le ragioni che allora erano addotte hanno acquistato naturalmente una maggiore efficacia. Ci sembra quindi del tutto inutile dilungarci a dimostrare una cosa che non ha bisogno di alcuna dimostrazione, a rischiarare una verità che è per se stessa evidente.

Ma dunque, si può chiedere, se la linea Saronno-Mendrisio avrebbe un'efficacia incontestabile, se essa è il naturale complemento della più importante fra le ferrovie internazionaii, se servirebbe potentemente ad accrescere ed agevolare l'azione che la città di Milano, per la sua stessa posizione, deve esercitare sull'economia nazionale, se il costo di quel tronco è relativamente lievissimo, e, in ogni modo, sarebbe largamente compensato dai prodotti, quale può essere la causa per cui quest'opera tanto desiderata non fu ancora eseguita? É cosa veramente strana, ripetiamolo noi pure, che mentre si costruiscono in Italia, tante ferrovie, le quali esigono centinaia di milioni, e non potranno esser utili che in un lontano futuro, si dimentichi l'esecuzione di un tronco che non vuole alcun sacrificio e sarebbe di un'utilità grandissima, immediata. Le ragioni dell'indugio e della trascuranza, sono tutte estrinseche alla questione stessa, sono ragioni di influenze cozzanti, di interessi discordi. In quel tratto di linea si troverebbe la chiave del Gottardo. Concederla ad uno parrebbe ferire gli altri, e i contendenti, come spesso avviene, timorosi della possibile altrui fortuna, finiscono per accordarsi acquietandosi nella inazione comune.

Ma a noi pare che la città di Milano possa far sentire la sua voce, ispirandosi a considerazioni di un ordine più alto e generale. Noi non entriamo affatto in quistioni che escono dall'orbita delle nostre competenze, ma diciamo: in nome degli interessi della città e del paese, che è ormai tempo di rompere gli indugi. A noi pare impossibile che il Governo non voglia ascoltare il reclamo e l'eccitamento che gli verrà dalla rappresentanza cittadina. Ma noi vogliamo fare qualche cosa di più. Non vogliamo limitarci alla espressione di un desiderio che potrebbe, fors'anche, andar perduto nel discorde gridìo di domande che sorgono da ogni lato. Noi vogliamo presentare una proposta concreta e chiedere al Governo la concessione, per la città di Milano, della linea Saronno-Mendrisio. Si comprende che il Governo l'abbia, altre volte, negata a Società private. Ma sarebbe, veramente, inesplicabile che la negasse alla città di Milano che la chiede in nome di interessi superiori e generali. In un sol caso il rifiuto si intenderebbe, nel caso, cioè, che lo Stato ponesse mano egli stesso all'esecuzione dell'opera. Fuori di quest'ipotesi, il rifiuto

alla città che non chiede al Governo nessun sussidio, non troverebbe nessuna ragione e nemmeno nessun pretesto di scusa.

Una sola obbiezione ci si potrebbe fare, ed è quella della necessità, che conseguirebbe dalla creazione del nuovo tronco, di un riordinamento del servizio doganale al confine, anzi della erezione di una nuova dogana internazionale. Ebbene, noi crediamo che nell'interesse di Milano, si potrà andar incontro a questa obbiezione, e offrire al Governo, nel caso che la creazione di una nuova dogana costituisse una difficoltà di costruirla a spese del Comune, a condizione che sorga nella nostra città. Se ciò fosse, il servizio doganale al confine sarebbe limitato ai viaggiatori e alle merci con destinazione alle stazioni intermedie, ma tutto il movimento diretto a Milano o più avanti verrebbe a metter capo alla dogana eretta presso una delle nostre stazioni. I vantaggi che Milano avrebbe da tale collocamento sono evidenti. E i due Governi interessati sarebbero del tutto esonerati dall'unica spesa che dovrebbe incombere loro e che potrebbe parer gravosa perchè aggiunta a quella già fatta per l'erezione della dogana di Chiasso.

« Signori. La vostra Giunta crede che in nessun momento, siasi presentata più chiara la convenienza di agire e di condurre a conclusione una quistione di sì vitale importanza per la nostra città. Noi abbiamo dato impulso a un grande movimento edilizio, la fiducia nella prosperità milanese, fiducia che finora sostenuta dai fatti, attrasse al nostro centro le forze e i capitali di altre parti del paese. Quella fiducia ha la sua ragione precipua nella posizione che la natura ha dato a Milano, vero punto di confluenza delle più importanti fra le valli alpine che congiungono l'Italia all'Europa centrale. Qui sta la causa dello sviluppo crescente di questa città, sta la causa per la quale essa è diventata, malgrado la mancanza di forze naturali, un focolare d'industrie, un emporio di scambi e di commerci. Certo non è possibile di togliere da Milano gli effetti della sua fortunata postura e di arrestare un movimento di attrazione che segue una legge naturale.

Ma è nostro dovere, oggi più che mai di agevolare quel movimento, di renderlo più pronto ed intenso, in modo che l'avvenire corrisponda alle aspettazioni che si vanno formando nel presente. Milano ha un grande ed evidente interesse nella quistione del valico del Sempione che si va di nuovo agitando, come non lo ha minore di quella del valico dello Spluga. E il Consiglio comunale votando sussidii ai Comitati promotori dell'una e dell'altra impresa, ha già dimostrato, coi fatti, i suoi desideri e le sue intenzioni. Ma noi non vorremmo che in queste visioni del futuro, e per correr dietro a un meglio che le condizioni odierne del paese fanno credere, pur troppo non molto vicino, si trascurasse il bene realizzabile nel presente. Ora il presente per noi, è il valico del Gottardo di cui già sentiamo i benefici effetti. Ma è un'opera che richiede ancora l'ultimo perfezionamento perchè Milano possa ritrarne tutto il vantaggio che vi si contiene in potenza. Noi abbiamo affermato che questo lavoro di perfezionamento non deve costare al paese sacrificio di sorta alcuna e sosteniamo, pertanto, non esservi ragione che possa opporsi efficacemente alla sua immediata esecuzione. Ed è nella convinzione della grandissima influenza che quell'opera avrebbe sulla prosperità cittadina che ci rivolgiamo al Governo per chiedergli che, qualora per motivi che non discutiamo, non credesse di eseguirla a cure dello Stato, voglia accordarne la concessione alla città di Milano.

La Giunta presenta quindi alla discussione del Consiglio le seguenti proposte:

I.

« Il Consiglio comunale autorizza la Giunta a chiedere « al Governo, per la città di Milano, la concessione del « tronco di ferrovia fra Saronno e il confine svizzero presso « Mendrisio ».

II.

« Il Consiglio autorizza la Giunta ad offrire al Governo « d'eseguire a spese comunali la nuova dogana internazio- « nale che la costruzione del nuovo tronco renderà neces- « saria, a condizione che sorga nella città di Milano.

« *Il Sindaco*
« NEGRI ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Nel numero precedente abbiamo dato una prima analisi dei risultati dell'esercizio 1886-87 per la Società Mediterranea, quali emergono dal bilancio che fu approvato dal Consiglio d'Amministrazione, e sarà il 20 novembre p. v. sottoposto all'Assemblea generale degli azionisti. (Vedi avviso nelle pagine *Annunzi*).

Alle cifre allora riferite va portata una lieve *rettifica*, per la quale l'ammontare dell'utile netto è di lire 8,011,826.08, anzichè di L. 7,995,016.51. Ne risulta che la somma da versarsi alle riserve, ordinaria e straordinaria, ascende a L. 486,714.78 e, dedotto il dividendo di L. 27.50 che si proporrà di assegnare alle azioni, l'avanzo d'utili da riportarsi all'esercizio 1887-88 sarà non di L. 9,000 ma di L. 22,600.17.

><

Secondo quanto già abbiamo in addietro fatto conoscere ai nostri lettori, la Commissione per la consegna delle linee, ha in questi giorni compiute le visite delle linee Torino-Genova-Ventimiglia; Savona-Bra; S. Giuseppe-Acqui; Bastia-Mondovì. Le operazioni della Commissione ebbero principio il giorno 17 muovendo con treno speciale da Alessandria e percorrendo in quel giorno l'intiera linea fino a Genova; furono quindi proseguite nei giorni successivi compiendole colla visita della linea Torino-Alessandria la quale venne effettuata nel giorno 27 corrente.

Restano così ancora circa 500 chilometri da visitarsi, tale lunghezza comprendendo le linee Genova-Pisa, Firenze-Livorno, Asciano-Montepescali ed Empoli-Chiusi le quali saranno dalla Commissione visitate in epoca da stabilirsi e che già prevedesi non potrà essere nel prossimo mese anche per lasciar tempo alla revisione e coordinamento dei voluminosi elaborati relativi a molte delle linee già visitate e predisporre quindi quelli per le visite delle poche che ancora rimangono a visitarsi.

><

Siamo informati che il R. Ispettorato generale con telegramma del 25 corrente ha preavvisato alla Società

del Mediterraneo l'invio del decreto d'approvazione della spesa occorrente pei lavori componenti il terzo gruppo delle nuove Officine di Torino P. N. La Direzione generale sta quindi disponendo per indire la relativa gara.

><

Sappiamo pure che l'Ispettorato medesimo ha autorizzato l'incominciamento dei lavori di costruzione delle soprafondazioni di alcuni fabbricati in stazione di Roma Trastevere, in pendenza della regolare approvazione del contratto già stipulato dalla Società del Mediterraneo colla Ditta ing. Saule Bernocchi di Milano.

><

Con decreto ministeriale in data 22 andante la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 15,766 per impianto di piattaforme da m. 8,50 ed aggiunta di nuovi binari pel giro delle locomotive in stazione di Palo.

><

Aggiudicazioni definitive pervenute alla Società del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

Alla Ditta Faucitano Pasquale di Napoli i lavori di costruzione d'una latrina in stazione di Acerra, col ribasso del 16,76 per 0|0;

Alla Ditta Noseda Alessandro di Milano i lavori d'ampliamento e riforma dello Scalo merci di Milano. P. G. col ribasso del 23,50 per 0|0.

><

I rappresentanti del Governo e quelli delle Società ferroviarie delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula si riunirono il 25 corr., a conferenza nella nostra città per prendere accordi definitivi sull'interpretazione da darsi agli articoli 36 e 37 del Regolamento d'esercizio, concernenti la gestione dei fondi di riserva, dell'Allegato B e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

><

In seguito alle conferenze tenute in sul finire dell'agosto p. p. presso il Ministero dei lavori pubblici, essendo state eliminate le ultime difficoltà che si opponevano alla stipulazione della convenzione pel riordinamento del servizio postale sulle strade ferrate in relazione al disposto dei capitolati d'esercizio, sono state impartite le disposizioni occorrenti per l'attivazione col primo dell'entrante mese di novembre dei nuovi turni di servizio allestiti dalla Direzione generale delle Poste. Ora non rimane che a discutere lo schema di convenzione all'uopo preparato dalla Direzione generale predetta e prepararne la stipulazione definitiva, al che sarà provveduto dopo che lo schema in discorso sarà stato oggetto di discussione e di approvazione da parte dei rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate, i quali terranno prossimamente a questo riguardo apposita conferenza.

><

Nella Seduta del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi ieri, 28,v ennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Saldarini Carlo per ampliamento del servizio di trazione, fondazioni per una grande piattaforma e fornitura ghiaia per nuovi binarî a Torino P. N.;

2. Colla Ditta Alessandrini Annibale per costruzione di un secondo binario in stazione di Pieve di Sori;

3. Colla Ditta Lapeschi Raffaele per costruzione di muretti a secco sulla linea Potenza-Metaponto;

4. Colla Banca di Torino per occupazione temporanea di are 248 di terreno per la costruzione della nuova linea di Circonvallazione di Milano;

5. Colla Ditta Agusti Giovanni per fornitura di 3,200 tonnellate circa di massi da provvedersi e scaricarsi al luogo d'impiego per la difesa della sponda sinistra del Tanaro presso Annone;

6. Colla Ditta Magni e C. di Vicenza per fornitura di Kg. 60,000 di grasso composto per veicoli;

7. Colla Ditta Hebel Giovanni per riverniciatura dei parapetti ed impalcature metalliche di alcuni manufatti sulla linea Genova-Spezia;

8. Colla Ditta Cantoni di Milano per fornitura di m. c. 155 di legname quercia rovere in tronchi;

9. Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per fornitura di piastre di ferro per armamento;

10. Colla Ditta Dorsa Ferdinando di Spezzano Albanese per fornitura di m. c. 150 di legname rovere in tavole;

11. Colla Ditta Botta Ferdinando di Eboli per fornitura di legname rovere in tavole;

12. Collo Stabilimento Metallurgico Anconitano per fornitura di una macchina completa per alimentare l'acqua nel rifornitore della stazione di Roma Trastevere.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato al R' Ispettorato Generale la proposta per la esecuzione nelle proprie officine di un vagone-serbatoio pel trasporto dei liquidi. Questo sistema di vagone fu messo allo studio dalla Società nell'intento di favorire e sviluppare per quanto possibile il trasporto dei vini sulla Rete Adriatica, e nell'intento anche di soddisfare alle esigenze dei negozianti e produttori di vino, specialmente nelle provincie meridionali, i quali chiedono instantemente di poter avere migliori condizioni di tariffa e maggior facilità nel trasporto del vino. Il detto vagone, tutto in ferro, è coperto di fodera di legno per proteggere il vino dalle variazioni di temperatura, ed ha il vantaggio di poter portare un peso di circa 12 tonnellate, oppure di circa 14 m. c. con un peso morto di vagone relativamente piccolo. Il sistema di tale vagone faciliterà di molto il carico e lo scarico del vino, essendo il carro provvisto di una pompa e di opportune valvole nei luoghi a ciò convenienti. Il vagone può essere comodamente ripulito e lavato nell'interno ed è anche munito di una valvola di sicurezza per l'uscita del gaz prodotto dal vino lungo il viaggio.

È da notarsi poi che con opportuna spalmatura di apposito intonaco, i cui ingredienti sono affatto insolubili nel vino, si provvede a che il vino non abbia ad alterarsi stando in contatto con le pareti di ferro del serbatoio. La Società ha già esperimentato con risultato abbastanza soddisfacente l'intonaco che essa intende di adoperare. La spesa preventivata per la costruzione del carro di cui trattasi ammonta a L. 6,500.

><

Il Sindaco del Comune di Agordo ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto di massima per una ferrovia da Bribano ad Agordo, scopo della quale è quello di mettere in facile comunicazione gli abitanti della valle del Cordevole, il cui capo-luogo e centro d'affari è Agordo, con la ferrovia da Treviso a Belluno.

La valle del Cordevole, nella sua parte superiore conta circa 40,000 abitanti.

La lunghezza della linea proposta sarebbe di m. 27,300, dei quali m. 15,915.77 in rettilineo e m. 11,384.23 in curva. Il raggio minimo delle curve è di m. 300; e la pendenza massima adottata nell'altimetria non supera il 20 per mille. La lunghezza dei tratti orizzontali od in pendenza inferiore al 10 per mille è di m. 13,853.75 e la lunghezza dei tratti in pendenza dal 10 al 20 per mille è di m. 13,446.25. Il dislivello fra il punto di partenza della linea e quello di arrivo è di m. 299.83. La luce complessiva dei ponti ed acquedotti è di m. 484.50, e la lunghezza totale delle gallerie, raggiunge m. 1583. La galleria più lunga misura m. 380.00. La lunghezza dell'argine stradale è proposta di m. 5.00. L'armamento della linea dovrebbe farsi con rotaie del 1° tipo Vignole in acciaio, del peso di chilog. 36 a metro corrente, collegate fra loro a giunto sospeso.

Le stazioni della nuova ferrovia dovrebbero stabilirsi a Sedico, Gron, Vedana, Valle Imperina ed Agordo. La spesa complessivamente preventivata per la costruzione della linea ammonta a L. 5,621,952, corrispondente cioè ad un costo medio chilometrico di L. 206,100.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha completato e sottoposto alla approvazione governativa il progetto di massima pell'ampliamento della stazione di Cremona. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 1,850,000.00.

Le opere principali progettate sono:

Le espropriazioni per L. 87,300; i movimenti di terra per L. 164.000; la costruzione di una casa cantoniera doppia per L. 11,000; l'ampliamento del fabbricato dei viaggiatori per L. 35,000; l'allungamento e l'allargamento della tettoia metallica per L. 80,000; la costruzione di un fabbricato per alloggi e dormitori per L. 75,000; l'impianto di una rimessa semicircolare per locomotive per L. 250,000; di una rimessa vetture per L. 30,000; di un fabbricato ad uso rifornitore d'acqua per L. 30,000; di una tettoia pel rialzo dei veicoli per L. 10,000; di un deposito pel combustibile con relativo ufficio per L. 15,000; di un magazzeno merci a grande velocità e piano caricatore per L. 40,000; di un magazzeno merci a piccola velocità e piano caricatore per L. 45,000; la provvista e collocamento della massicciata per L. 170,000; e l'armamento, i meccanismi fissi e gli apparecchi di sicurezza per L. 500,000.

><

Di questi giorni venne perforato l'ultimo dei nuclei che ancora restavano d'attraversare delle gallerie del quarto tronco da Bagnara a Palmi, della linea da Reggio a Castrocucco. Il perforamento di tutti i nuclei delle gallerie è avvenuto con la massima esattezza. Ed ora che le gallerie del tronco sono tutte perforate viene ad essere grandemente facilitata la costruzione dei rimanenti lavori del tronco, la cui apertura all'esercizio giova sperare potrà avverarsi in un tempo non troppo lontano.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato Generale una proposta concreta per l'acquisto di n. 12 locomotive ad 8 ruote accoppiate con tenders separati e con freno a vuoto; di n. 129 carrozze di 3ª classe con freno.

La spesa preventivata per la provvista del materiale di cui trattasi ascende a L. 1,844,640. Al progetto sovraccennato sono uniti i capitolati speciali e quelli amministrativi tanto per le locomotive che per le carrozze, nonchè l'elenco delle Ditte da invitarsi alla gara.

><

Ci scrivono da Cuneo che i lavori di costruzione del tronco da Robilante a Limone della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, procedono regolarmente. Fra poco però i lavori esterni dovranno sospendersi a causa del gelo e non rimarranno in costruzione che le sole gallerie.

Si lavora alacremente attorno al progetto di massima del tratto di linea da Tenda a Ventimiglia, e pare oramai assicurato che potrà essere sottoposto all'approvazione governativa entro il prossimo mese di novembre.

È molto avanzata anche la compilazione del progetto definitivo di appalto del tronco da Limone a Tenda e dal suo stato attuale si presume che possa essere completato entro l'anno corrente.

><

L'Amministrazione provinciale di Ascoli Piceno ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici una sua deliberazione colla quale si fanno nuove insistenze perchè dal Governo sia sollecitata la costruzione della ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola, già concessa a quella Provincia e poi restituita a forma della legge del 27 Aprile 1880, N. 3048.

><

Ci viene riferito che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio si sarebbe dichiarato contrario alle proposte concordate dalle tre principali Amministrazioni ferroviarie, relative alla riforma della tariffa generale e della tariffa speciale comune n. 104, P. V. concernente il trasporto dei vini.

Il predetto Ministero, a quanto ci si assicura, avrebbe considerato che la proposta in questione, muta il concetto fondamentale delle due tariffe facendo sparire ogni principio di trattamento di favore pei vini nazionali peggiorando i prezzi e le condizioni di trasporto di essi e creando loro nuovi elementi di dannosa concorrenza mercè agevolazioni che si verrebbero a concedere alla merce similare straniera.

><

La Società delle ferrovie Meridionali ha studiato e sottoposto all'approvazione governativa un progetto di nuovo orario per la ferrovia da Foggia a Lucera, onde eliminare gli inconvenienti che si lamentano coll'orario ora in vigore.

><

La Società predetta ha chiesta l'approvazione del R. Ispettorato su di una proposta da Essa concretata per la costruzione di una galleria artificiale fra i chi-

lometri 58 + 695.15 e 59 + 000.45, fra Chiusaforte e Dogna, nella linea Udine-Pontebba allo scopo di proteggere la ferrovia dalla caduta di massi e dalle valanghe di neve. L'ammontare della spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori compresi nella suddetta proposta rileva a L. 290,000.

><

Il Comune di Massa Marittima, in appoggio alla domanda da esso avanzata per la inclusione fra i 1000 chilometri di ferrovie secondarie autorizzati colla legge del 27 aprile 1885, della linea ferroviaria da Follonica a Massa Marittima, ha ora rimesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto tecnico di massima della linea stessa, dal quale risulta che la lunghezza relativa è di m. 20,800, e che il costo totale dei lavori di costruzione ascende a L. 1,800,000.

><

Le Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo, di comune accordo, hanno stabilito di estendere la tariffa locale n. 209, P. V. ai trasporti di tubi in ghisa in partenza dalla stazione di Treviso, e ciò in seguito a domanda fatta dalla Società Veneta di costruzioni meccaniche e Fonderia in Treviso, la quale possiede tre forni per la fabbricazione della ghisa.

><

Durante lo scorso mese di settembre le strade ferrate del Mediterraneo introitarono come prodotti del traffico L. 10,280,000; mentre nel mese corrispondente dello scorso anno il prodotto fu di L. 9,520,000.

Dal 1° luglio corrente anno a tutto settembre i prodotti della Rete Mediterranea ascesero L. 30,055,000 e nel periodo corrispondente dello scorso esercizio, a L. 28,130,000. — Si è pertanto avuto nel mese di settembre un aumento di L. 760,000, e nei primi tre mesi di esercizio un maggior introito di L. 1,925,000.

><

Dal 1° luglio p. p. a tutto Settembre i prodotti delle ferrovie comprese nella Rete Adriatica ascesero a lire 26,480,000, delle quali L. 9,350,000, nel mese di settembre.

><

Il Consiglio superiore dei Lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Variante al progetto di allargamento del viadotto di Voltri e costruzione di tettoia metallica a S. Pierdarena, lungo la linea Alessandria Genova.

Progetto per costruzione di un tratto di banchina murata lungo lo Scalo ferroviario del porto canale di Fiumicino (Roma).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Progetti presentati all'approvazione governativa:

a) progetto e preventivo della spesa di lire 90,?00 per parziale rifacimento di binario in acciaio e di n. 4 scambi lungo la linea da Gallarate a Sesto Calende;

b) progetto e preventivo della spesa di lire 68,000 per rinforzi a tre ponti sul Sacco lungo la linea da Roma a Napoli;

c) progetto per la costruzione di un fabbricato ad uso alloggio del personale ferroviario in stazione di Potenza. Spesa lire 13,800;

d) preventivo di lire 12,200 occorrenti per ampliamento del servizio merci a piccola velocità in stazione di Angri, lungo la linea Napoli-Eboli;

e) preventivo di lire 19,400 per impalcatura metallica a due binari sul torrente Bonazzera lungo la linea Genova-Pisa;

f) preventivo di lire 30,000 per lavori d'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Ardore, lungo la linea di Taranto-Reggio;

g) preventivo di L. 17,000 per lavori di tombinatura in stazione di Bra;

h) progetti riformati per l'appalto della costruzione dei fabbricati pei tronchi da Fornola a Filattiera, nella ferrovia Parma-Spezia.

i) preventivo della spesa di L. ?650 per costruzione d'una piattaforma di m. 4 con altra di m. 4.50 nella stazione di Sestri Levante.

— Il Consiglio superiore delle strade ferrate approvò i seguenti progetti che la Società delle ferrovie del Mediterraneo le aveva presentato:

Costruzione della VII tratta della ferrovia di circonvallazione di Milano, che si estende fra l'allacciamento colla linea di Vigevano e la stazione di smistamento, con una lunghezza di m. 857.75; imputando la relativa spesa di L. 741,090 a carico dei fondi inscritti all'allegato *B*;

Ampliamento della Stazione di smistamento di S. Bove Novi, dell'importare di L. 2,200,000. I lavori proposti consistono: nella formazione di 4 nuovi binari da eseguirsi a lato delle due linee per Torino e per Tortona; nella costruzione di un nuovo fascio di 11 binari; nell'impianto di un deposito locomotive con magazzino del combustibile, rifornitura e fabbricati per alloggi ed uffici; nella costruzione di una officina pel rialzo dei veicoli. Approvando questo progetto il Consiglio fece alla Società alcune raccomandazioni da osservarsi nell'esecuzione dei lavori;

Rinnovamento e completamento della massicciata, fra i km. 65,177 e 75,547 nel tronco Annone-Felizzano e fra i km. 90,595 e 93,853 sul tronco Alessandria-Frugarolo, entrambi facenti parte della linea Torino-Genova;

Il Consiglio ha accolta inoltre la domanda fatta dalla Società predetta perchè sulle linee non servite da treni merci ordinarii sia permesso il trasporto delle lunghe travi o ferramenta, che richieggono l'impiego di due o più vagoni accoppiati, anche coi treni misti, a condizione però che fra le carrozze dei viaggiatori ed i detti vagoni, siano intercalati almeno altri due carri e che per ogni treno non si trasporti più di uno di simili carichi di travi.

Ferrovie dell'Adriatico — La Direzione Generale della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Concentramento del servizio merci a piccola velocità di tutte le linee affluenti a Firenze allo scalo di Porta al Prato. L. 103,800.

Proposta per una condotta d'acqua da Acquaviva a Bari con distribuzione lungo la via e sistemazione del Servizio di acqua nella Stazione di Bari. L. 500,000.

Costruzione di scogliere a difesa di alcune opere d'arte lungo il tronco Foligno-Falconara. L. 8,350.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori e costruzione di un nuovo marciapiede nella Stazione di Casalecchio. L. 15,300.

Impianto della illuminazione a gas nello Scalo Merci e nei due Magazzini delle cessate Ferrovie Romane e sistemazione della illuminazione del Magazzino e degli Uffici già d'uso esclusivo delle Ferrovie Meridionali nella Stazione centrale di Napoli. L. 25,600.

Opere a difesa della ferrovia contro il torrente Fella fra i

Km. 49 + 303 e 50 + 032 tra Resiutta e Chiusaforte, linea Udine-Pontebba. L. 253,000.

Rifacimento in acciaio di 11 Km. di binario con rotaie da M. 12 fra le Stazioni di Bari e Noicattaro. L. 113,000.

Ricostruzione del ponte a travata metallica sul torrente Galantina al Km. 51 + 157 della linea Roma Orte. L. 171,000.

Costruzione di una Casa Cantoniera al Km. 65 + 772 in prossimità del ponte Enzo, linea Piacenza-Bologna. L. 11,900.

Completamento della massicciata nel tronco Mantova-Gazzo Bigarello della linea complementare Mantova-Legnano. L. 20,000

Rifacimento in acciaio di Km. 21 di binario attualmente armato in ferro sulla linea Chiusi-Terontola-Firenze. L. 220,000.

— Il Comitato superiore delle strade ferrate ha ritenuto meritevole di approvazione il progetto presentato dalla Società della rete Adriatica per il risanamento e completamento della massicciata del tronco Reggio-Rubiera, lungo la linea Bologna-Piacenza, imputando la relativa spesa di L. 42,300 a carico dell'allegato B.

Ferrovie Sicule. — 1. Progetto per la sistemazione di 5 rilevati lungo il tronco Canicattì-Licata della linea Catania-Licata, con una spesa di lire 13,850 — 2. Progetto per il consolidamento del tronco della linea Canicattì-Licata compreso fra i kilom. 199 più 680 e 220 più 550. Spesa L. 41,300.

Ferrovia Valsavoia Caltagirone. — In seguito ad altra diminuzione di lire 5,15 0[0 fatte in tempo utile, l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Valsavoia-Scordia (m. 13.780), della ferrovia sopradetta, avrà luogo il 16 novembre alle ore 10 ant. sulla presunta somma di lire 889,809.84. (Vedi num. 37 e 41 del *Monitore — Notizie italiane).*

Ferrovia Genova-Rivarolo. — La Giunta municipale di Genova nella sua ultima seduta si pronunziò favorevole al progetto presentato dal signor Bruzzone circa la linea di raccordo in galleria della ferrovia da Genova a Rivarolo.

Ferrovia Ivrea-Castellamonte. — Il Comune di Ivrea ha fatto domanda per ottenere la concessione, col massimo sussidio governativo, di una ferrovia economica da Ivrea a Castellamonte, in continuazione di quella che da Castellamonte per Rivarolo conduce a Torino.

L'origine della progettata linea sarebbe all'estremità ovest della stazione di Castellamonte ed il suo termine all'estremità est della stazione d'Ivrea, da costruirsi, avendo così uno sviluppo di 16,280 metri, dei quali 2625 in curva e 13,655 in rettilineo, con pendenze non maggiori del 25 per mille.

Sono proposte 4 stazioni, cioè: Castellamonte, Baldissero, Collereto ed Ivrea; due fermate, quelle di Pavone e Savone. Vi sono inoltre due gallerie quella di Baldissero e quella di Parella, della complessiva lunghezza di m. 1000.

La spesa preventivata per la costruzione di questa linea è di L. 2,150,000. Il comune d'Ivrea ha già votato un concorso a fondo perduto di L. 100,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo nella seduta tenuta il 24 corrente a Lucerna, ha risolto di proporre all'assemblea generale degli azionisti, convocata pel 28 novembre p. v., l'emissione di 12,000 azioni del valore nominale di franchi 500 cadauna a complemento della spesa occorrente per l'impianto del secondo binario sulla tratta di montagna Erstfeld-Biasen.

A membro supplente della Direzione ha poscia nominato il signor colonnello Arnold di Altdorf, ed a capo dell'ufficio di revisione dei conti della ferrovia del Gottardo il sig. Furrer, finora ragioniere principale della medesima.

Ferrovia del Sempione. — Ecco a quale punto si trovano, a detta del *Reveil*, le trattative finanziarie per il traforo della galleria del Sempione:

La spesa totale di quest'impresa è calcolata a 96 milioni di franchi, che si dividono come segue: Sovvenzione a fondo perduto, 30 milioni; obbligazioni, 30 milioni; capitale della Società di costruzione del tunnel, 36 milioni.

Sulle sovvenzioni, 15 milioni dovranno essere trovati in Italia. I 30 milioni di obbligazioni avrebbero l'ipoteca sulla linea del Vallese, Briga-S. Gingolfo, non ancora aggravata di alcuna ipoteca.

La Società di costruzione del tunnel riceverebbe dalla Compagnia della Svizzera-Occidentale l'interesse al 4 0[0 delle somme da lei anticipate durante il periodo di costruzione. Essa sarebbe proprietaria del materiale. Avrebbe diritto, una volta incominciato l'esercizio del tunnel, a percepire un interesse del 4 0[0 prima che sia nulla pagato alle azioni privilegiate della Svizzera-Occidentale. Il prodotto netto dell'esercizio del tunnel per parte di questa Compagnia sarebbe quindi diviso nella proporzione del 2 0[0 a favore della Società di costruzione e 2 0[0 a favore della Svizzera-Occidentale. Tutto ciò che superasse questo prodotto sarà ripartito nella proporzione di 1[4 per la Società di costruzione e per 3[4 per la Svizzera-Occidentale.

La Società di costruzione otterrebbe per il suo capitale di 36 milioni di franchi un'ipoteca generale su tutta la rete della Compagnia, che prenderebbe naturalmente rango dopo le ipoteche imposte anteriormente. In complesso la Società di costruzione rinuncia a reclamare alla Svizzera-Occidentale il rimborso del proprio capitale, salvo e riservato il riscatto anticipato per parte della Confederazione.

Il capitale di 36 milioni da fornirsi in queste condizioni venne sottoscritto da un sindacato di stabilimenti finanziari e da banchieri (signor Hentsch, la Banca cantonale vodese, la Banca federale, la nuova Banca delle ferrovie, dei banchieri di Basilea, la Svizzera-Occidentale, il Credito mobiliare italiano, ecc.). Venne sottoscritta una somma di 51 milioni, in modo che le sottoscrizioni dovranno essere ridotte fino alla concorrenza di 36 milioni soltanto.

Ferrovie Francesi. — Due grandi progetti sono ora in corso d'esecuzione alla stazione della Ferrovia dell'Est, a Parigi, per porla in relazione coll'importanza della rete.

Il primo di questi progetti, valutato circa 40 milioni, consiste nella posa di sei rotaie di partenza e sei di arrivo nella stazione, l'allargamento dei marciapiedi, l'apertura di una nuova via nel prolungamento della via di Valenciennes e la costruzione di speciali locali per i servizi generali nella via del Sobborgo San Martino affinchè l'attuale stazione sia esclusivamente riservata al pubblico ed all'esercizio.

Il secondo progetto, che richiede una spesa di 60 milioni, riguarda l'estenzione e la rete nuova fra Parigi e Noisy-le-Sec, mediante la costruzione di otto distinte rotaie da Parigi a Noisy, due rotaie principali per la linea Parigi-Avricourt, due per quella Parigi-Mulhouse, due per le mercanzie, una per il servizio delle macchine ed una per i raccordamenti. Tutti questi lavori dovranno essere finiti in due o tre anni.

— La Compagnia delle ferrovie dell'Ovest ha deciso di costrurre, a Parigi, un grande *hôtel* per viaggiatori che costerà una diecina di milioni. L'*hôtel* sorgerà nelle vicinanze della stazione di San Lazzaro e sarà analogo a quelli di Charing-Cross e Cannon-street a Londra.

Ferrovie Svizzere. — Le *Basler-Nachrichten* ed altri giornali avendo annunziato che la Compagnia della rete del

Nord-Est aveva fatto istanza presso il Consiglio federale per il riscatto della sua rete, ora la nuova *Gazzetta di Zurigo* in un articolo nel quale smentisce tale voce, parte dal punto di vista che la costruzione delle linee del Moratorio non provocherebbe, come sembra crederlo il Consiglio federale e come sarebbe stato il caso alcuni anni sono, un disastro per la Compagnia. La situazione di quest' ultima è abbastanza consolidata perchè possa tener capo ai suoi impegni.

« Non è, continua il giornale zurigano, l' amministrazione della Nord-Est che ha, altra volta, nè nelle ultime settimane, messo sul tappeto la quistione del riscatto. Nell'ora attuale essa vuol puramente e semplicemente costruire le linee del Moratorio e non domanda che una cosa, che il Consiglio federale le dica chiaramente in qual ordine ed entro qual termine debba farlo. Essa attende la lettera che deve istruirla a tale proposito. Il Consiglio federale esita a scrivere questa lettera decisiva. L'idea del riscatto venne officialmente sollevata e la costruzione delle linee del Moratorio ne renderebbe assai difficile la realizzazione.....

« Tale è la situazione. Non ne risulta quindi che le trattative circa il riscatto debbano essere interrotte. La Nord-Est non ha preso l' iniziativa di queste trattative, ma non avrebbe alcuna ragione per respingere senza esame le offerte del Consiglio federale, perchè, fra un certo numero d' anni, la Confederazione potrà prendere in mano le strade ferrate e forzare il riscatto in virtù delle clausole delle concessioni. Solo, non esiste per l'amministrazione alcuna ragione di accettare delle condizioni di riscatto essenzialmente meno favorevoli di quelle che sono previste dalla concessione. »

Come complemento a questo articolo, la *Nuova Gazzetta di Zurigo* ha pubblicato il 16 corr. uno studio profondo sulla situazione finanziaria della Nord-Est dovuto a penna competente. L' autore calcola il beneficio netto della compagnia Nord-Est per il 1888 a fr. 2,595,972, rappresentanti fr. 30 per azione privilegiata e fr. 23.05 per azione antica; sulla base del rapporto degli esperti federali, egli calcola i risultati che si possono attendere nel 1896 dalla rete attuale e dalle cinque linee del Moratorio (eccettuata Thalwil-Zugo) e li stima a fr. 2,518,800 ossia a fr. 30 per azione privilegiata e fr. 22.49 per azione antica. Ecco perchè la Compagnia Nord-Est preferisce costruire le linee del Moratorio, che può fare senza essere obbligata a contrarre un prestito e senza compromettere nè il presente nè l'avvenire, anzichè accettare i prezzi derisorii di riscatto di cui parlarono certi giornali.

Del resto, il *Nouvelliste* annuncia ora che le trattative che erano impegnate fra il Consiglio federale ed un'azionista della Nord-Est, circa il riscatto, sono rotte. E d'altra parte è ora noto che il Consiglio federale ha deciso che la Compagnia Nord Est costruirà tutte le linee alle quali è obbligata per concessioni e in primo luogo la rete della riva destra del lago di Zurigo, col divieto di spartire alcun dividendo fino dopo il compimento delle linee.

Ferrovie Portoghesi. — Il 25 corr. è stata aperta, a Berlino e Francoforte, la sottoscrizione per 4,500,000 marchi (L. 5,625,000), in obbligazioni 4 1/2 0/0 della Compagnia Reale delle ferrovie portoghesi al tasso di 94.70 0/0.

Ferrovie Greche. — La linea Pireo-Atene-Patrasso sarà aperta all'esercizio nel prossimo novembre. La rete della compagnia, che comprende 230 chilom., sarà così terminata.

Ferrovie Russe. — È noto che vari furono i tracciati presentati per la costruzione della linea di Siberia; fra questi è degno d'attenzione quello presentato da Profsenko governatore militare del territorio di Turgaï. Questo tracciato ha Zlatost per testa di linea, tocca Tcelabia, Kurgane, la parte inferiore del circondario d'Ischim, Omsk, Tomsk, Krasnoiarsk, Barsky-Ostrog, la riva nord del lago Baikal, le sorgenti dell'Oldoi e dell'Ura, le miniere d' oro dell'Amur superiore, la valle dell'Ura, il corso medio della Zea e del Burei, il piccolo Hingan, Kabarovska, la valle dell'Ossuri e Vladivostok.

Questa linea avrebbe un percorso di 6000 verste (chilometri 6402) e costerebbe circa 50,000 rubli (L. 202,000). Si tratta dunque d'una spesa di circa 400 milioni da farsi in cinque o sei anni. Non sarà questo uno sforzo troppo grande per la Russia avuto riguardo ai vantaggi immediati che da questa ferrovia trarranno tosto tutte le provincie dell'impero e la preponderanza che ne verrà alla Russia nel traffico internazionale fra l'Asia e l'Europa.

Ferrovie Turche. — L'ambasciata ottomana a Parigi comunicò ai giornali la nota seguente:

« Certi giornali annunziarono che la Compagnia esercente le Ferrovie della Turchia europea intende cedere le sue azioni ed i suoi diritti ad alcuni stabilimenti finanziari stranieri. A scanso di qualsiasi malinteso, l'ambasciata imperiale ottomana è autorizzata a dichiarare che il Governo imperiale non darebbe il suo assenso per operazioni di tal natura, per quanto potessero essere vantaggiose, fintantochè non sia stata fatta ragione ai reclami ed alle contestazioni da lui mosse contro detta Compagnia ».

Ferrovie del Canadà. — Il Governo inglese del dominio del Canadà ha posto allo studio la costruzione d'una galleria sottomarina, lunga 13 chilometri, per congiungere con una ferrovia l'isola Principe Edoardo col continente canadese. Questa ferrovia diminuirebbe di circa 1,100 chilometri la distanza fra i porti di Montreal e Liverpool. Gl'ingegneri che presentarono questo gigantesco progetto chiedono al Governo canadese un sussidio annuo di duecentomila dollari (un milione di lire) per la durata di cinquant'anni.

Notizie Diverse

Segnali ferroviari — Il direttore generale dei ponti e strade, comm. Oberty, ha diramato una circolare, che ricorda alle Direzioni dei Tramways come non sia permesso di usare per questi gli stessi segnali che adoprano le ferrovie, potendo facilmente avvenire degli equivoci nelle linee di tramways che sono vicine alle linee ferroviarie.

Servizio colle poste federali svizzere. — Le Amministrazioni ferroviarie italiane, d'accordo colle poste federali svizzere, hanno stabilito che la tassa di L. 0,10 per l'emissione della bolletta d'uscita sulle spedizioni di articoli di messaggeria destinati alla Svizzera, debba essere riscossa per i trasporti in porto affrancato, assieme alle altre tasse al momento della spedizione e pagata quindi dal mittente per ogni spedizione.

— Venne pure stabilito che le spedizioni di merci, con o senza valore dichiarato, di numerario o preziosi in destinazione della Germania, siano ammesse in transito per la Svizzera tanto in porto assegnato, quanto in porto affrancato, restando però sempre eccettuati i pacchi postali, cioè quelli di peso non superiore a chilogrammi 3, che sono ancora soggetti all'affrancazione obbligatoria.

Un nuovo freno sulle ferrovie. — Si è esperimentato sulla linea ferroviaria dell'Ovest, in Francia, un nuovo sistema di freno, mosso dall'aria compressa, prodotto nella macchina di trazione da una piccola pompa speciale.

Quell'aria compressa passa da un vagone all'altro ed è la forza d'aria che provoca lo stringimento dei freni e, conseguentemente, la fermata del treno.

L'esperienza aveva per scopo di porre l'apparecchio, destinato a fermare il treno, a portata di tutti i viaggiatori. Esso è doppio in ogni compartimento, per modo che i viaggiatori lo hanno sotto mano.

È una specie di manico in forma di anello che si trova su ciascuna delle due larghe pareti del compartimento. Basta afferrare l'anello e tirare perchè venti secondi dopo il treno si fermi, qualunque sia la sua velocità.

Nel medesimo tempo due piccoli dischi bianchi si abbassano dai due lati del vagone per modo da indicare agli impiegati la vettura nella quale è stato adoperato l'apparecchio.

Gli esperimenti con un treno spinto con velocità ordinaria da 60 a 70 chilometri l'ora, hanno dato risultati soddisfacenti. Ogni volta il treno si è fermato di colpo, mentre le ruote della macchina continuavano a girare sopra sè stesse.

Necrologia — È morto, in Francia, il Cav. Ruelle, ingegnere capo dell'ufficio dei ponti e strade, direttore delle costruzioni presso la Società ferroviaria della Parigi-Lione-Mediterraneo.

Acciaierie tedesche. — La produzione delle acciaierie di Bochum nell'anno amministrativo 1886-87 ammontò a 110,021 tonnellate pel valore di 14,253.000 marchi. Nell'anno precedente la produzione era stata di 102,325 tonnellate, per 14,510,800 marchi; quindi un aumento nella quantità e una diminuzione nel valore.

Gli utili netti della Società, detratte cioè tutte le spese, furono di marchi 1,225.000, ossia un dividendo del 7 per 0[0 — nell'anno prima vi fu un dividendo di 6 e 2[3 per 0[0.

La diminuzione degli introiti lordi è dovuta al ribasso nel prezzo delle rotaie per ferrovie, essendosi sciolto l'accordo internazionale che esisteva fra i fabbricanti di rotaie.

La produzione del ferro. — Da un resoconto della Associazione dei proprietari delle ferriere di Cleveland si rileva che la produzione del ferro, durante lo scorso mese, raggiunse le 109,000 tonnellate di ferro di Cleveland, e 101,000 tonnellate di ferro d'altre qualità. L'Associazione ha in attività 97 forni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	22 Ottobre	Ottobre 29
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 799	799,50
» » Mediterranee	» 622	622 —
» » Sicule	» 585	585
» » Sarde (preferenza)	» 285	282
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 395	395
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 546	546
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena	» 304	304
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno	» 250,50	250,50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319 —
» » » 2ª emiss.	» 315	312 —
» » Centrale Toscana	» 530	538 —
» » Meridionali	» 322,75	322 —
» » Sarde, serie *A*	» 316	315 —
» » » serie *B*	» 318	318 —
» » » 1879	» 320	320 —
» » Pontebba	» 489	489 —
» » Nord-Milano	» 271	271 —
» » Meridionali Austriache	» 299	299 —

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Municipio di Roma (5 novembre, ore 11 ant. fatali). — Appalto per la fornitura di tubi in ghisa ed altri accessorii occorrenti per la deviazione dell'acquedotto Vergine dalla via di San Sebastiano alla fontana di Trevi. Importo ridotto lire 154,000. (V. n. 39 e 41 del *Monitore*).

Reclusorio Militare di Savona (4 novembre, ore 12 ant., 1.a asta). — Appalto per la fornitura di acciaio in verghe in nastro e fuso di bollette e chiodi di varie lunghezze e qualità di ferro e ottone in verghe, lamiere e filo, di punte, perni, rosette, viti, piombo, stagno, zinco, latta, ecc. Importo lire 30,191.64. Cauz. L. 3020. Fatali a giorni 15.

Direzioni delle Costruzioni, 1° Dipart. (Spezia) 5 novembre ore 12 merid. unico definitvo). — Appalto per la costruzione e fornitura di n. 4 caldaie per barche a vapore del tipo Bellis e Comp. di prima grandezza (barche da m. 12.25); n. 4 caldaie per barche come sopra di 3.a grandezza (mt. 7.60); n. 1. caldaia per barca di 1.a grandezza (mt. 6.70). Importo L. 16,045.70. Cauz. L. 1600. — Sono ammessi all'asta soltanto gli stabilimenti nazionali.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cremona (17 novembre, ore 10 ant., unico e defin.) — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti all'armatura di sponda a difesa di un tratto d'argine maestro di Po, in Comune di Spinadesco, in prolungamento di quella ultimata il giorno 11 giugno ultimo scorso, della lunghezza di metri 710, per la presunta somma di L. 169,156, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. I lavori dovranno essere compiuti nel termine di giorni 120. Cauzione provvisoria L. 10.000. Cauzione definitiva il decimo.

Deputazione Provinciale di Bergamo (21 Novembre, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto delle opere di costruzione di un nuovo Manicomio da erigersi presso Bergamo, sinistra della strada Nazionale fra Borgo Palazzo e Daste. Importo L. 1,0[illegible],000. (V. n. 31 e 39 del *Monitore*).

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un *Pontone* a scafo d'acciaio, per un apparecchio escavatore Priestmann con accessorii diversi per conto del Ministero della Marina (3.o Dipartimento Marittimo).

Municipio di Costellina Marittima (Pisa). — L'appalto per la costruzione di una scuola fu aggiudicato al signor Giuseppe Marucci per L. 11,381.71.

Direzione del Genio Militare di Mantova. — L'appalto dei lavori di costruzione di latrina, lavatoi nella Caserma di Santa Paola in Mantova fu aggiudicato al signor Vagliani Federico per L. 4067.50.

Direzione del Genio Militare di Brescia. — L'appalto per la costruzione di tre infermerie e delle sale mortuarie ed anatomiche nell'Ospedale Militare di S. Gaetano venne aggiudicato al signor Lombardi Giovanni per L. 78,660.

Municipio di Ravenna. — L'appalto quinquennale per la manutenzione della strada di Casola Valsenio venne aggiudicato al signor Mamini Vincenzo per L. 12,596.88 (V. n. 41 del *Monitore*).

Municipio di Treviso. — L'appalto per la sistemazione del Piave fu aggiudicato al signor Dal Maschio Osvaldo a Treviso col ribasso del 28 0[0.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

29ª Decade — Dall' 11 al 20 ottobre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	1.184.105 53	66.462 00	464.962 27	1.543.291 61	35 015 10	3 293.836 51	3.930 00	827 60
1886	1 121.209 57	60 153 26	366 382 21	1.508.031 68	22 633 85	3.078.410 57	3.980 00	773 47
Differenze nel 1887	+ 62.895 96	+ 6.308 74	+ 98.580 06	+ 35.259 93	+ 12.381 25	+ 215.425 97	»	+ 54 13
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	30.081.385 08	1.396.126 11	8 826.637 25	35.487.469 50	1.139 378 08	76 930.906 02	3.980 00	19.320 40
1886	25.637.262 39	1.172.824 11	8.047.393 38	34.099 284 58	945.051 19	69.931.815 65	3 980 00	17.563 27
Differenze nel 1887	+ 4.444.122 69	+ 223.302 00	+ 779.243.87	+ 1.388.184 92	+ 194.326 89	+ 7.029.180 37	»	+ 1,766 13

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	60.895 35	1,812 60	5.776 30	32.883 85	1.051 10	102.422 20	805 00	127 23
1886	34.423 86	345 27	3,223 53	29.668 57	169 95	67.830 18	608 00	111 56
Differenze nel 1887	+ 26.471 49	+ 1.467 33	+ 2,552 77	+ 3 216 28	+ 881 15	+ 34 592 02	+ 197 00	+ 15 67
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	1.193.685 55	29.739 34	139,295 57	949.299 47	34 395 14	2 346.415 07	744 06	3.153 53
1886	681.859 15	14.430 55	54.206 92	347.321 60	17. 087 65	1.114.908 87	501 35	2.223 81
Differenze nel 1887	+ 511.826 40	+ 15.308 79	+ 85,088 65	+ 601.974 87	+ 17.307 49	+ 1.231.506 20	+ 242 71	+ 929 72

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	3 610 30	3.190 45	+ 419 85	71 732 40	65.226 30	+ 6.506 10
Merci	716 45	538 00	+ 178 45	21.857 31	17.065 21	+ 4 792 10
Introiti diversi	114 40	82 90	+ 31 50	4.083 25	1.239 84	+ 2.843 41
Totali	4 440 15	3 549 98	+ 829 80	97.672 96	83.531 35	+ 14.141 61

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

10ª Decade — Dall' 1 al 10 ottobre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	74.137 17	1,231 19	9.284 67	80.305 72	1.962 15	165.920 90	606 00	275 45
1886	108.431 12	2.435 60	11.082 00	121.343 54	2.595 55	245.887 81	606 00	405 70
Differenze nel 1887	— 34.293 95	— 1.204 41	— 1.797 33	— 41.037 82	— 633. 40	— 78.966 91	»	— 130 34
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE					
1886-87	653.134 73	12.550 67	135.969 96	934.861 77	15 492 83	1 752 009 96	606 00	2.891 11
1885-86	1.166.209 99	22.910 37	129.468 05	1.111.708 04	20.733 96	2.451.083 41	606 00	4.044 69
Differenze nel 1887	— 513.075 26	— 10.359 70	— 6.501 91	— 176 846 27	— 5.294 13	— 699.073 45	»	— 1.153 58

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	4.265 01	50 59	648 60	823 16	34 65	5.822 01	64 00	90 97
	3 489 20	49 60	121 58	360 56	47 90	4.068 84	31 00	131 25
Differenze nel [illegible]87	+ 775 81	+ 00 99	+ 527 02	+ 462 60	— 13 25	+ 1.753 17	+ 33 00	— 40 28
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE					
1886-87	27.240 12	507 96	4.015 25	12.603 48	382 96	44.750 47	64 00	699 20
1885-86	35.175 88	362 60	918 08	2.097 65	424 15	39.038 36	31 00	1.259 30
[illegible] nel 1887	— 7.935 76	+ 145 36	+ 3.067 87	+ 10.505 83	— 71 19	+ 5.712 11	+ 33 00	— 560 07

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dall' 11 *al* 20 *Ottobre* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chil. in esercizio: Rete principale	4027	4027		
» secondaria	547 — 4574	366 — 4393	181	—
Media in esercizio	4554	4378	176	—
Viaggiatori	1,429,317.09	1,347,077.44	82,239.65	—
Bagagli e Cani	77,886.82	69,455.45	8,431.37	—
Merci a G. e P. V. accel.ª	375,091.90	317,934.37	57,157.53	—
Merci a P. V.	1,741,266 94	1,720,027.23	21,239.71	—
TOTALE	3,623,562.75	3,454,494.49	169,068.26	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 20 *Ottobre* 1887.

Viaggiatori	15,522,216.10	14,620,054.63	902,161.47	—
Bagagli e Cani	725,379.33	650,121.84	75,257.49	—
Merci a G. e P. V. acc.ª	3,343,607.03	3,033,904.32	309,702.71	—
Merci a P. V.	17,557,979.71	16,706,627.35	851,352.36	—
TOTALE	37,149,182.17	35,010,708.14	2,138,474.03	—

Prodotto per chilometro.

della decade	796.74	791.05	5.69	
riassuntivo	8,204.32	8,044.74	159.58	—

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 30 *Settembre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 26
Viaggiatori	5,253,65	21,258.40	2,091 80	3.274.90	1,405.15	3.690 40	1,771.60	5.768.35	10,330.70	1,570.65	1,963.25	3,857,45
Bagagli	79.60	373.70	59.80	52.00	11 20	90 95	3.10	20.80	74.55	19.85	47,80	37,55
Merci G. V.	565 25	1,771.95	221.30	526.00	230.40	313.60	25.50	139.90	265.45	110.50	»	101,20
Id. P. V. A.	186.25	3,126.85	»	14.70	»	550.90	»	»	»	3.15	»	34,10
Id. P. V.	3 478 65	4,138.00	346.20	1,441 55	1,705.15	969,25	688.10	213,45	1.661.30	319.85	»	457,60
Totali	9,518 40	30,668.90	3,219.10	5.309.15	3,351 90	5,615.10	2,488.30	6,142.50	12,332.00	2,351.00	2,011.05	4,487,90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

SOCIETÀ ANONIMA con sede in MILANO — *Capitale sociale L. 135 milioni interamente versato.*

Avviso di convocazione dell'Assemblea Generale.

Si rende noto che a tenore dell'art. 22 dello Statuto Sociale l'Assemblea Generale della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata pel giorno 20 novembre 1887, alle ore 1 pom., nei locali della Banca Popolare di Milano (via San Paolo, n 12), onde deliberare sul seguente

Ordine del Giorno:

1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2. Relazione dei Sindaci;
3. Approvazione del bilancio e relative deliberazioni;
4. Nomine di Amministratori e dei Sindaci;
5. Comunicazioni diverse.

Si avverte che il deposito delle azioni prescritto dallo Statuto per l'intervento all'Assemblea Generale dovrà farsi non più tardi del 12 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate:

MILANO - Cassa Sociale.
Id, - Banca Generale.
NAPOLI - Cassa Sociale.
Id. - Società di Credito Meridionale.
ROMA - Banca Generale.
TORINO - Banca di Torino.
GENOVA - Banca Generale.
VENEZIA - Jacob Levi e figli.
LIVORNO - Rodocanacchi figli e C.
FIRENZE - M. Bondi e figli.
PALERMO - Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
BERLINO - Disconto Gesellschaft.
COLONIA - S. Oppenheim Junior e C.
FRANCOFORTE - B. H. Goldschmidt.
Id. - Filiale der Bank fur Handel und Industrie.
BASILEA - Basler Bankverein.
Id. - De Speyr e C.
ZURIGO - Società di Credito Svizzero.
GINEVRA - Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses.
PARIGI - Société Générale pour favorires, etc., N. 54-56, rue de Provence.
LONDRA - L. Cohen et Sons.
VIENNA - Société Autrich. de Crédit.
TRIESTE - Morpurgo e Parente.

Qualora alla prima adunanza non intervengano almeno quaranta Azionisti che rappresentino il quinto del Capitale Sociale, l'Assemblea di seconda convocazione avrà luogo il 27 novembre 1887, nello stesso locale ed all'ora medesima.

Milano, li 20 ottobre 1887. IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 5 Novembre 1887 NUM. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

MILANO
E IL VALICO DEL SEMPIONE

Il 28 ottobre scorso il Consiglio Comunale di Milano inaugurava i suoi lavori autunnali e tosto i consiglieri Mussi ed Annoni rivolgevano alla Giunta una interpellanza « sulla linea di condotta che, nell'interesse milanese, la Giunta intende adottare sia nella questione del valico del Sempione, sia nel miglior sviluppo delle linee d'accesso al medesimo. »

Su questo importantissimo oggetto parlarono il Mussi, il sindaco Belinzaghi, il senatore Robecchi, i consiglieri Colombo, Strambio e Miani.

Ci limiteremo a riassumere le parole pronunziate dal senatore Robecchi, siccome più importanti anche per la qualità dell'oratore che è presidente del Comitato pel Sempione.

Il Consigliere Robecchi, incomincia col dichiarare di essere lieto che sia stata sollevata questa quistione in Consiglio e per la sua importanza, e perchè egli da tempo attendeva un'occasione favorevole per render conto dei sussidi che furono messi dal Comune e dalla Provincia a disposizione del Comitato milanese pel valico del Sempione, di cui egli è Presidente.

Accenna alla composizione del Comitato, ed a quanto esso ha operato in questi anni a favore della grande impresa. Da ultimo ha chiamato nel suo seno i rappresentanti delle Provincie di Novara e di Genova. Coi mezzi forniti dalla Provincia e dal Comune di Milano, ha fatto eseguire dall'ing. Pensa gli studi di massima e di dettaglio della linea Arona-Ornavasso, linea che può vivere anche sola per le risorse locali, e che formerà parte principale della grande arteria internazionale del Sempione quando il traforo sarà fatto. Chiede per questa spesa l' approvazione del Consiglio.

Venendo al nodo della questione, narra come la Francia, che prima caldeggiava il Sempione, se ne sia poi staccata, temendo pregiudicasse gli interessi di Marsiglia.

L'idea fu allora raccolta da un gruppo svizzero, alla cui testa stava la Società ferroviaria della Svizzera occidentale e del Sempione. Il punto arduo era il traforo del monte.

La Società fece fare gli studi a proprie spese, e i progetti si succedettero, dal primo dell'ing. Lommel, all'attuale dell'ing. Meyer, che fu quello che raccolse il consenso degli interessati e delle persone più competenti.

Il Governo italiano lo fece studiare sul posto a mezzo dei suoi delegati, i quali firmarono un appuntamento in concorso dei rappresentanti della Confederazione Svizzera.

Fu il primo passo ufficiale fatto dal Governo italiano in questa questione. Tunnel a 800 m. circa di altezza, lunghezza dai 15 ai 17 chilom.; evitate le cime più alte sovrapposte, pendenze miti, sbocco sud in territorio italiano. Via d'accesso compiuta dalla parte della valle del Rodano; quasi compiuta dal lato del Ticino, poichè l'anno prossimo la ferrovia giungerà a Domodossola a 20 chilometri da Gondo, imbocco meridionale.

Questo per la parte tecnica. La combinazione finanziaria è altrettanto favorevole.

Si richiedono per il tunnel 96 milioni. I 66 milioni in azioni e obbligazioni sono assicurati. Rimane il sussidio a premio perduto di 30 milioni, di cui 15 sono votati dai Cantoni Occidentali e dalla Confederazione, e 15 sono messi a carico dell'Italia.

Crede utile l'oratore che l' Italia dia un concorso pecuniario, poichè la sua ingerenza nell' esercizio della linea sarà in ragione della partecipazione alla spesa.

Il momento non è favorevole perchè l'Italia si addossi nuove spese ferroviarie. Ma la situazione si impone, e vi è un concorso di fatti che forzano ad una deliberazione e che difficilmente si riprodurrebbe.

Le opposizioni si supereranno facilmente. Il monte Bianco e il San Bernardo non sono per ora possibili per ragioni finanziarie; il primo, non è che un valico sussidiario al Fréjus ed il secondo non è assolutamente accettato dalla Svizzera. Amendue, del resto, non recherebbero alcun vantaggio a Torino, perchè, come ben disse un giornale competente di Torino, cioè il *Monitore delle Strade Ferrate*, amendue fanno capo da Aosta a Chivasso, donde il commercio si avvierebbe o a Genova o a Milano.

E si vide con piacere il Consiglio comunale di Torino tra le linee diagonali proposte scegliere quella Santhià-Borgomanero-Sesto-Calende. Ma il Piemonte non deve impensierirsi per il Sempione, il cui raccordo con Novara è già quasi un fatto compiuto.

Eccita la Giunta, dopo esaminata bene la situazione finanziaria del Municipio, a mettersi arditamente alla testa dell'impresa, spingendo il Governo a prendere una decisione, e facendosi centro di un consorzio tra le città e provincie interessate.

Il tempo dei Comitati è passato, ora è venuta la volta dell'azione dei corpi costituiti.

L'ordine del giorno Robecchi, il quale porta pure le firme dei consiglieri Mussi, Annoni, Massarani, Maglione e De Cristoforis, e che venne approvato ad unanimità dal Consiglio comunale di Milano, è il seguente:

« Ritenuto il vantaggio indiscutibile di un valico ferroviario alpino interposto tra il Cenisio e il Gottardo che apre all'Europa centrale e occidentale un nuovo sbocco verso la penisola e i mari italiani;

« Ritenuto che il valico ferroviario del Sempione è, tra i passaggi alpini, il più prossimo alla effettuazione per lo sviluppo quasi completo delle linee d'accesso, per la raccolta dei mezzi finanziari, e per la minore spesa complessiva che richiede;

« Ritenuto che il progetto del tunnel presentato da ultimo dalla Società svizzera concessionaria della linea del Sempione, approvato dal Consiglio dei periti, e sottoposto al Governo italiano, che ne prese cognizione a mezzo dei suoi delegati, è attuabile anche dal punto di vista degli interessi italiani, qualora la galleria abbia lo sbocco sul nostro territorio, e soddisfa pienamente alle esigenze di una linea internazionale di grande traffico, per le condizioni eccezionalmente favorevoli della altimetria e del tracciato;

« Ritenuto essere in sommo grado conveniente che il governo italiano si assicuri una valida ingerenza nella gestione di questa grande arteria commerciale, onde il suo sviluppo e andamento sia conforme ai nostri interessi, il che non potrebbe fare se esso si dichiarasse estraneo alla sua esecuzione;

« Ritenuto, oltre l'aumento degli scambi e del transito, il maggior valore che acquisteranno le nostre linee ferroviarie prealpine per la loro congiunzione colla rete estera;

« Ritenuto che se non si approfittasse delle attuali circostanze singolarmente propizie, difficilmente un'occasione simile si riprodurrebbe in avvenire, il che farebbe pesare una grave responsabilità sugli amministratori della cosa pubblica;

« Ritenuto essere necessario che, a complemento delle linee d'accesso, si decreti il tronco Arona-Ornavasso, di cui esistono già gli studi completi;

« Il Consiglio Comunale

« Incarica la propria Giunta di fare offici presso il governo del re onde esso si adoperi efficacemente per la sollecita esecuzione del valico del Sempione e per il compimento delle linee d'accesso. »

Il Sindaco di Milano, riletto l'ordine del giorno Robecchi, vi aggiunse alcune brevi considerazioni, che ci crediamo in dovere di riportare:

« È evidente, egli disse, che allorquando una questione, come questa del valico del Sempione, è posta davanti al Consiglio comunale di Milano, deve manifestarsi, con una deliberazione unanime e solenne, il consenso di tutte le rappresentanze cittadine.

« Il valico del Sempione è sempre stato nei desideri di Milano, che vedrebbe, dalla sua effettuazione, facilitate le sue comunicazioni con tanta parte dell'Europa occidentale, ed è quindi naturale che noi dobbiamo affrettarne, coi nostri voti, il compimento. La Giunta ha dimostrato, con la proposta, che il Consiglio ha già approvata, della domanda di concessione del tronco Saronno-Mendrisio, come essa senta tutta l'importanza delle questioni ferroviarie nello sviluppo della nostra città, e come essa intenda di provvedere onde il movimento dei commerci e degli scambi abbia a farsi ognora più intenso.

« Questo movimento è grandissimo, come lo dimostra la cifra degli introiti alla Stazione, ma la Giunta sente, al pari di tutto il Consiglio, in presenza del grande movimento edilizio, la necessità di rendere sempre maggiori nell'alveo naturale che le è aperto dalla forza delle cose, le correnti del traffico che mette capo a Milano.

« Per queste ragioni, la Giunta accetta l'ordine del giorno presentato al Consiglio, e lo raccomanda alla votazione unanime.

« Ma, nel medesimo tempo, il Sindaco esprime la sua fiducia che il voto del Consiglio non possa essere interpretato come una manifestazione di opposizione o di dispetto a una grande città vicina per la quale noi tutti sentiamo rispetto e gratitudine profonda.

« Nel vasto campo dell'Italia settentrionale v'è posto per due grandi città, come Milano e Torino, v'è posto pel libero sviluppo delle loro forze e delle loro iniziative.

« Nulla è più lontano dal nostro pensiero che di recar danno ad una illustre città e di arricchirci a spese altrui. Certo, fra Milano e Torino deve esservi rivalità, una rivalità feconda e generosa, quella del lavoro e del progresso a beneficio della patria comune.

« Io ho la certezza di essere, con queste parole, l'interprete del sentimento della intiera cittadinanza milanese. »

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 44*).

QUESTIONE VIII. — *Materiale ferroviario per viaggiatori*.

Conclusioni presentate dal signor Banderali, segretario principale della 2.ª Sezione:

« Come si vede dai termini del programma, la questione della costruzione stessa del materiale, così estesa e così completa è stata più specialmente esaminata sui tre punti menzionati.

« *A. Dell' utilità d' equilibrare le ruote.* — L' utilità d'equilibrare le ruote è stata posta in evidenza, una quindicina d'anni fa, da studi speciali fatti, crediamo per la prima volta, sulla Rete francese del Nord in seguito a ricerche sulle cause del cattivo rullio di qualche vettura.

« Degli apparecchi di precisione, successivamente perfezionati, furono applicati per lo scopo non solo d'assicurare la perfetta montatura dell'intelaiatura delle vetture per viaggiatori — montatura la cui importanza è considerevole — ma altresì per assicurare che tutte le parti mobili, sui quali riposa l'intelaiatura per mezzo di molle, sono costrutte in modo che nel loro rapido movimento di rotazione non diano luogo a quelle perturbazioni i cui effetti si fanno sgradevolmente sentire ai viaggiatori.

« Le principali cause di perturbazioni sono:

« 1° La *falsa ronda*, o l'eccentrazione del circolo di rullìo della ruota, che bisogna evitare per mezzo d'un giro accurato del nastro e colle minuziose verifiche — dal punto di vista della perfetta regolarità di forma e di figura, non solo di ciascuna ruota isolata ma altresì dell'insieme del sistema dell'asse e delle due sue ruote.

« 2° Una differenza nel riparto degli elementi della massa girante, costituente la ruota stessa — differenza di riparto che sotto l'azione d'una rapida rotazione produce una specie di movimento di dolce galoppio all'escentrazione non più della figura ma della massa; questo movimento si trasmette alle scatole da grasso, alle placche di guardia ed anche al corpo della vettura, malgrado sia in parte attenuato dall'interposizione delle molle. Questa escentrazione di massa è quel che vien chiamato il *balourd* delle ruote.

« Ci si può rendere conto della sua importanza facendo girare la ruota sul suo centro. Perchè la ruota sia esente dal *balourd*, l'equilibrio dev'essere indifferente nel movimento di rotazione.

« 3° L'ultima causa di perturbazione è l'assenza d'equilibrio fra i due elementi della coppia di ruote montate sullo stesso asse.

« Quest'ineguaglianza nel peso delle due masse giranti poste alle estremità dello stesso asse causano, nella marcia, non più un movimento di galoppo, ma un movimento di stringimento, di torsione, che si traduce ugualmente in innumeri piccoli urti, in trepidazioni, in vibrazioni non pericolose ma sgradevoli per il viaggiatore.

« Gli apparecchi impiegati oggidì, non solo dalla Compagnia francese del Nord ma altresì da molte altre compagnie che riconobbero l'utilità del loro impiego, permisero di far sparire i segnalati inconvenienti.

« Questi inconvenienti furono soventi volte osservati, ma l'equilibrio delle ruote delle vetture da viaggiatori è più facile ottenersi colle ruote a centro pieno che furono introdotte, da parecchi anni, invece di quelle a raggi, falsi cerchi e bendaggi, impiegate nei primordi delle ferrovie, la cui struttura rendeva difficile il correggere i difetti di figura o di peso.

« Colle ruote piene, in ferro, attualmente impiegate, è facile togliere i pesi voluti per ottenere un buon risultato; e ci si arrivò prescrivendo ai costruttori condizioni abbastanza rigorose, verificando tali condizioni con strumenti di precisione, correggendo le imperfezioni riconosciute.

« I risultati ottenuti in Francia furono confermati da altri fatti dal Belgio, e dalla pratica applicazione avvenuta su altre reti francesi.

« Queste irregolarità nella forma e nella ripartizione delle masse non si riscontra del resto nelle ruote composte da elementi assolutamente identici come ad esempio le ruote dal centro in legno, dette *Maussel*, od in carta compressa; nelle ruote d'un sol pezzo ottenute colla tempra, come ad esempio quelle di fondita, ed in acciaio fuso usate in America e altrove.

« Per questo genere di ruote l'utilità dell'impiego degli apparecchi di verifica e di correzione è molto minore; e questo fatto è uno di quelli che spiegano l'eccellente rullìo delle vetture inglesi a due assi le quali, da molti anni, erano munite esclusivamente di ruote dal centro in legno.

« Le ruote dal centro in legno od in carta compressa hanno, per la natura stessa della loro costituzione, i vantaggi d'un equilibrio perfetto di figura e di massa; ma l'impiego sempre più diffuso dei freni, ed in particolar modo di quelli continui, ebbe per risultato di rendere più incerto l'uso di queste ruote per colpa dei pericoli di dislocazione dei loro elementi costitutivi; questa dislocazione si produce necessariamente sotto l'azione potente e reiterata dei cunei di freno; si dovettero quindi proscrivere, su molte reti, nella costruzione delle vetture munite di freni.

« Riassumendo, il principio dell'utilità di sopprimere l'escentrazione di forma di massa, cioè del *balourd* delle ruote; come pure quello dell'equilibrio delle due ruote montate sullo stesso asse per ottenere il buon rullìo d'una vettura, non incontrò seri contradditori in seno alla Sezione.

« *B. Della sospensione.* — La discussione si svolse anzitutto sulla questione della doppia sospensione. Vi ha vantaggio a sospendere non solo il telaio sugli assi con delle molle, ma anche la cassa sul telaio con altre molle, e tale sistema è di natura da dare un rullìo uniforme e abbastanza elastico senza giungere fino all'instabilità, oppure ci si deve limitare a sospendere il telaio sugli assi frapponendo, fra la cassa ed il telaio, delle materie elastiche più o meno assordanti come ad esempio le placche di guttaperga, di feltro, ecc.; la necessità di concentrare la materia elastica e la sospensione nel telaio essendo d'altronde evidente per le vetture in cui cassa e telaio formano un tutto complesso?

« La dolcezza del rullìo delle vetture dipende evidentemente, in gran parte, dallo stato delle rotaie sulle quali esse devono correre; ma pare che vista la distesa delle reti, su tutte le parti delle quali la manutenzione della strada non può essere sempre perfetta, — in presenza delle relazioni internazionali, che tendono ad estendersi, pare interessante il dare alle vetture una sospensione che permetta una circolazione soddisfacente anche sulle strade di gran traffico.

« Parecchie sono le circostanze che militano in favore della doppia sospensione. E fra queste va notato l'aumento del peso delle vetture.

« Colle vetture del tipo attuale a due assi diventa estremamente difficile il dare alle molle di lamiera una elasticità che resista ai carichi che la comprimono, e la flessibilità indispensabile per ottenere una lieve sospensione. Lo spazio necessario alle molle — il cui spessore e la cui lunghezza aumentano in ragione del peso che supporta — fra il disopra delle scatole e il disotto delle stanghe dei telai, diventa assolutamente insufficiente; e siccome infine il problema consiste nell'assopire gli urti e le trepidazioni, che si producono col contatto dei nastri colle rotaie, mediante una massa elastica sufficiente convenevolmente ripartita fra il punto di contatto ed il viaggiatore; bisogna perciò sopperire nell'un modo o nell'altro all'insufficienza delle molle di sospensione stabilite sul telaio.

(Continua).

LE FERROVIE SECONDARIE FRANCESI

Le analoghe condizioni delle ferrovie nostre con quelle francesi, e la possibilità che ne risulta di applicare a quelle i processi usati da queste c' induce a render note al nostro pubblico le riforme adottate dalle Società ferroviarie francesi, e specialmente da quella del Nord, per diminuire gli oneri che gravavano sui rispettivi esercizi.

La rete secondaria della Società del Nord è costituita da linee di Compagnie locali fallite; da linee costrutte e provvisoriamente esercite dallo Stato, fino alle convenzioni (20 novembre 1883); da linee nuove costrutte dalla Società medesima, in forza dei patti contenuti nella convenzione predetta. Sono in tutto per ora 1400 chilometri, i quali aumenteranno a 1600. Essa divise la rete in una dozzina di gruppi, di uno sviluppo variabile da 80 a 250 chilometri, secondo l'importanza delle linee, la situazione geografica, la somiglianza di traffico. I gruppi furono costituiti indipendenti tra loro, e con una certa autonomia rispetto alle divisioni amministrative della rete principale, limitandola a che fossero evitati gli inconvenienti di un particolarismo esagerato, quale gli sviamenti di traffico a prezzo di maggior percorso su profili meno buoni, accaparramenti di materiale a scapito del vicino, ecc. I capi gruppo, direttori d'esercizio, ebbero autorità diretta sul personale, poteri sufficienti per regolare senza dilazione le indennità al pubblico, grande libertà d'azione e grave responsabilità. Pel momento il servizio della trazione e manutenzione sono indipendenti dal movimento. I gruppi sono dotati di un materiale speciale di trazione, e di contabilità distinte per le spese e per i prodotti. Ebbero così aperta una specie di gara, e si resero possibili i confronti e l'indagine dei risultati.

Su molte linee le esigenze delle popolazioni avevano portata la creazione di 4 a 5 treni, di cui alcuni accelerati, per la tensione delle corrispondenze alle biforcazioni. Venne soppressa, con autorizzazione del Governo, la vettura di testa e d'urto, e quindi un guarda-freni, sotto condizione della composizione del treno a sei vetture al più, e della provvista per tutte dei freni continui: dopo un primo esperimento fra Lilla e Turcoing, si ridusse la composizione dei treni, su certe linee a piccolissimo movimento di passeggeri, ad un solo carrozzone da 73 posti fino a 110, formato coll'accoppiamento di due vecchi vagoni, con un comparto bagagli; e in questi casi fu autorizzata dal Governo la soppressione del fuochista. Un macchinista ed un conduttore sono soli sul treno, ed una comunicazione, praticata tra la vettura e la macchina, li pone in grado di prestarsi aiuto; il conduttore riscuote l'importo dei biglietti.

Questi treni leggeri e treni tramway, di cui viene approvata la attuazione volta per volta dal ministro, hanno fermate facoltative, fisse a certi punti o passaggi a livello.

L'impianto delle stazioni delle linee esercitate con treni leggeri conviene sia modificato un po' alla volta, disponendole così da permettere alle macchine dei treni di passaggio di prendere e lasciare dei vagoni sui binari per le merci, ed alle macchine di fare rapidamente tutte le manovre, qualunque siasi la direzione di marcia; non vi sono piattaforme girevoli. Con ciò si economizza sul personale della stazione, che è assai limitato, talora ridotto ad una donna, la moglie di un cantoniere; e le manovre son fatte dal personale viaggiante aiutato all' occorrenza dai presenti. Il materiale dei viaggiatori, le macchine, il personale, sono fissi al gruppo rispettivo; specializzazione importante, essendo i macchinisti abituati ai diversi procedimenti.

Il materiale mobile delle vecchie Compagnie viene utilizzato, dove se ne presenta la convenienza, per l'affluenza di viaggiatori, in relazione alla capacità, per la facilità di manovra, ecc. I treni vengono rimorchiati da macchine leggiere di vecchio tipo, a consumo ridotto di combustibile, che sono troppo deboli pel traino dei treni veloci attuali, di cui cresce sempre il carico e la velocità. L'impiego delle vecchie locomotive di piccolo peso è giustificato dalla massa del convoglio, che arriva generalmente a 25 o 30 tonnellate, mentre le locomotive attuali a viaggiatori pesano col tender 50 tonnellate. Tuttavia, non si può negare che i tipi antiquati consumano assai più di combustibile dei tipi recenti, e che si mantengono in servizio solo perchè l'interesse e l'ammortamento delle locomotive nuove sommerebbero a una cifra maggiore dell'economia realizzabile sul combustibile; ciò che può essere più frequente in Francia che da noi, pei prezzi alti del carbone. L'utilizzazione di quelle macchine trova però il suo posto nei treni misti, di cui diremo in appresso. E nasce pure spontaneo il quesito se col perfezionarsi dei tipi, convenga curare tanto la durata delle macchine, anzichè affrettarne il logoramento aumentandone il percorso annuale in proporzione ragguardevole; questione che gli Americani risolsero a rovescio degli Europei. Il Nord fece qualche esperimento con vantaggio.

Il materiale mobile ed il personale sono fissi ai rispettivi gruppi; specializzazione importante, perchè si hanno così macchinisti e conduttori abituati alle pratiche locali d'esercizio. A Frevent, p. es., stazione importante di biforcazione, una macchina staziona per un'ora e mezza; durante i primi tre quarti d'ora il macchinista fa colazione, ed il fuochista manovra aiutato dall'inserviente, e per gli altri tre quarti d'ora succede a lui il macchinista. La linea è servita da quattro coppie di treni, di cui due accelerati mattina e sera: questi treni sono misti, ma, presentatasi la necessità di accelerare la marcia per le coincidenze nell'estate del 1886, i treni accelerati della mattina e della sera non furono più utilizzati come treni misti, e sostituiti con due coppie di treni leggieri colla soppressione di un agente con dei *treni facoltativi.* Le cose citate dell'organizzazione di treni leggeri, rappresentano un tipo reale per il gruppo secondo, formato da quattro linee sommanti a 250 chilometri con larghe curve e pendenze al massimo del 17 per mille; tipo che è all'incirca il normale. Ma è da aversi presente che l'adozione dei treni leggieri non è sistematica, ma per ogni caso forma l'oggetto di uno studio approfondito. I treni leggieri devono rimpiazzare i treni misti, quando la tensione delle corrispondenze non permette di usare di questi, o se il traffico è così limitato per la p. v. da supplirvi con

uno o due treni viaggiatori-merci. L'adozione può giustificarsi anche per una stazione, e per l'altre no, e magari solo per certe giornate.

In conclusione, l'impiego dei treni leggieri è questione d'applicazione subordinata alla necessità delle corrispondenze, alle esigenze del pubblico, del traffico, ecc.; ma bisogna guardarsi dal metterli in moto solo per aumentare il numero dei treni o la velocità, anzichè per rimorchiare dei treni utili.

Si è detto sopra dei treni tramways; l'esempio più interessante ne è la linea Maubeuge di circa 15 chilometri, servita da cinque coppie. Il servizio delle merci è fatto con la macchina di un trenó merci, il quale staziona a Maubeuge, abbastanza tempo, per poter mandare la locomotiva a prendere o condurre sulla piccola linea le merci in dettaglio ed i vagoni completi. Sulla linea da Lilla a Turwing, aumentando i treni a 7, con velocità di 50 chilometri e fermate ad ogni chilometro, si è vinta la concorrenza del tram a vapore. Il materiale dei treni tramway si compone d'una vettura, come s'è detto, trascinata da una vecchia locomotiva Stephenson già scartata, e che con 3 o 4 mila franchi di spesa per riparazioni ha potuto riprendere servizio. Essendo limitato il consumo di vapore, la griglia basta per consumare carbone minuto che costa sei lire a piedi della miniera e quindi offre la convenienza del maggior consumo, in confronto alla sostituzione di macchine speciali.

La spesa chilometrica dei treni tramways che non oltrepassa i 29 cent., personale e combustibile, s'eleverebbe colle spese generali e colle grosse riparazioni a 40 cent.

Per concludere, il risultato pei gruppi della rete secondaria della Compagnia del Nord, esercitata come s'è detto, è all'incirca rappresentato dalle spese seguenti:

Manutenzione	1605 fr.	al chil.
Materiale e trazione . . .	1862 »	»
Movimento e traffico . . .	937 »	»
Totale	4404 fr.	

esclusa la spesa delle stazioni comuni colla rete principale, e quella d'amministrazione centrale, compresa la quota proporzionale delle spese centrali di manutenzione, trazione ed esercizio. Per un prodotto chilom. superiore ad 8,000 fr. il coefficiente è circa del 60 0|0.

Dopo la suddivisione in gruppi delle linee secondarie, la spesa chilometrica totale fu ridotta di circa 1,500 lire, cioè più di 2 milioni l'anno.

L'economia ottenuta con questi procedimenti e la riduzione delle spese sulle grandi linee, fatta a motivo della diminuzione di traffico, condusse nel 1885 al brillante risultato di diminuire le spese d'esercizio di 5,407,000 fr., mentre la diminuzione dei prodotti ascese a 5,184,000.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ieri (4) si riunirono nelle ore antim. il Comitato, e, nelle pomeridiane, il Consiglio d'Amministrazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo.

Alla seduta del Consiglio erano presenti 20 Consiglieri, i Sindaci nazionali e il Direttore generale.

Si procedette in primo luogo al sorteggio degli otto Amministratori che, a termini dell'art. 62 dello Statuto sociale, debbono uscire di carica, salvo rielezione, e vennero estratti i signori: Borghese don Francesco, Malvano comm. Alessandro, Frescot comm. Filiberto, Bondi comm. Moisè, Belinzaghi conte comm. Giulio, Meyer comm. Giovanni, Bingen cav. Adolfo, Allievi comm. Antonio.

Il Consiglio approvò poi il progetto di relazione da farsi alla prossima Assemblea generale degli azionisti e udì il rapporto dei sindaci sul bilancio dell'esercizio 1886-87, di cui daremo ampi dettagli nel prossimo numero.

Da ultimo si occupò degli affari ordinari. Vennero approvati i seguenti contratti:

colla Ditta Pasquale Faucitano di Napoli per appalto dei lavori d'ampliamento del deposito locomotive a Salerno; importo L. 61,000;

colla Ditta Valteroni Giuseppe di Roma per impianto di binarî nello scalo merci P. V. di Roma; importo L. 24,000.

><

Come abbiamo annunciato nel numero precedente, i rappresentanti del Governo e delle tre grandi Società ferroviarie si riunirono il 25 scorso ottobre nella nostra città per definire le questioni relative all'amministrazione dei fondi di previdenza e dell'allegato B (opere di miglioria e completamento delle linee).

Sappiamo che in tali conferenze, durate fino al successivo giorno 30, i delegati riuscirono a concretare d'accordo uno schema di norme per disciplinare quella materia e togliere così ogni dubbiezza sulla interpretazione degli articoli 36 e 37 del regolamento d'esercizio.

><

Ci consta che con Decreto Ministeriale del 29 scorso ottobre è stato approvato il progetto presentato dalla Società esercente la rete Mediterranea per la costruzione di edifici per torneria e riparto ruote, per montatura veicoli, per l'installazione delle caldaie dei motori e pel camino, per serbatoi d'acqua e bagni, fogna collettrice, latrine isolate, magazzeno carbone, nonchè per sistemazione di piazzali ed armamento nelle nuove Officine di Torino P. S.

Il R. Ispettorato ha quindi interessato la Direzione generale della predetta Società a provvedere, mediante licitazione privata, all'esecuzione di tali lavori. Venne infatti, in data 1° corrente, aperta la gara fissando alle 10 ant. del giorno 17, il termine utile per la presentazione delle offerte. L'importo dei lavori in appalto è di L. 2,900,000.

><

Parimenti con Decreto Ministeriale, in data 30 ottobre, è stata approvata la posa in opera dell'armamento e dei meccanismi fissi nel deposito locomotive di Sampierdarena e la fornitura di due carrelli trasbordatori a vapore. Il tutto importa una spesa presunta in L. 270,000.

><

Sappiamo che le due Ditte Giov. Ansaldo e Comp. e ing. Ernesto Breda e Comp., hanno presentato istanza a S. E. il ministro dei lavori pubblici per ottenere che sia loro affidata la costruzione delle n. 110 locomotive delle quali si afferma il bisogno in un termine non lungo, per le linee della Rete Mediterranea.

Ci viene assicurato che le Ditte predette, senza pregiudizio degli impegni che hanno in corso, si proporrebbero di esaurire rispettivamente nel termine di 16 mesi la consegna di 55 locomotive; e cioè n. 10 locomotive per ciascuna nei primi sette mesi del contratto e 5 locomotive pure per ogni Ditta in ciascun mese successivo.

L'impegno che le Ditte Ansaldo e Breda sarebbero disposte ad assumere è assai grave, però a noi pare che a S. E. il ministro dei lavori pubblici non possa mancar modo di assicurarsi, mercè una visita accurata fatta da persone competenti, agli Stabilimenti delle Ditte medesime, sulla potenzialità di essi.

L'ardita proposta merita certo tutta la benevola attenzione del signor Ministro, e noi siamo certi che da parte del Governo si metterà il massimo buon volere per assicurare all'industria nazionale la fabbricazione del predetto materiale, ben inteso quando gli risulti in modo irrefutabile che il lavoro potrà essere lodevolmente eseguito e consegnato nei termini fissati.

><

Ci consta che il R. Ispettorato generale delle strade ferrate ha dato ordine alla Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Messina di procedere alla compilazione del progetto di appalto del tronco della ferrovia Valsavoia-Caltagirone compreso fra Scordia e Militello.

><

Siamo informati che la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha interessato il R. Ispettorato generale a provvedere sollecitamente all'approvazione del preventivo concernente l'impianto di binari e di piattaforma pel rialzo dei veicoli in stazione di Pisa-Centrale, onde così diminuire in gran parte gli inconvenienti che ora si verificano per la necessità in cui trovasi la Società di dover inviare i veicoli che abbisognano di riparazione ad Officine che si trovano molto lontane, e ciò con grave danno dell'esercizio.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate della Sicilia ha sottoposto all'esame ed alla approvazione del R. Ispettorato generale l'elenco del nuovo materiale ruotabile di cui essa proporrebbe l'acquisto, ed al cui pagamento si dovrebbe provvedere con la somma rimasta disponibile su quella stanziata per l'acquisto del materiale mobile occorrente tanto per le linee che si trovavano in esercizio alla data del 30 giugno 1885, quanto per quello necessario per le ferrovie complementari dell'Isola.

Il nuovo materiale di cui si propone l'acquisto consiste in una locomotiva a due assi accoppiati con carrello girevole; n. 28 carri chiusi con freno, per merci e bestiame, della portata di 12 tonnellate; n. 10 carri scoperti a sponde alte senza freno, e della portata di 12 tonnellate: n. 6 carri per trasporto di ghiaia.

La somma complessivamente preventivata per le suindicate provviste, ascende a L. 2,060,000.

><

Essendosi il R. Ispettorato generale delle strade ferrate interessato pel più sollecito compimento del lavoro affidato alla Commissione incaricata di studiare il riordinamento delle Casse-pensioni delle cessate Amministrazioni ferroviarie, la Società delle ferrovie del Mediterraneo, dopo assunte precise informazioni dal Presidente della Commissione stessa, ha assicurato che i lavori dei quali trattasi sono molto innanzi e che poco ancora manca alla loro ultimazione.

La predetta Società ha poi informato il R. Ispettorato predetto che la Commissione mista nominata dalle tre Società del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, in relazione al disposto dei capitolati di esercizio, per studiare il riordinamento delle casse-soccorso, si trova prossima ad ultimare i proprî lavori che saranno quanto prima sottoposti, per quanto lo interessano, all'esame del Ministero.

><

Ci informano che una Commissione di funzionarii della Società Mediterranea sta studiando le condizioni dei depositi locomotive su quella rete, per vedere quali provvedimenti possano essere necessari, in relazione al notevole incremento del traffico.

><

Ci scrivono da Biella che quella Giunta municipale ha rimessa al Ministero dei lavori pubblici una sua istanza colla quale, a nome del Consiglio comunale, fa viva preghiera affinchè venga disposto per la sollecita definizione della questione relativa alla costruzione delle ferrovie economiche Biellesi, questione che il Tribunale di Commercio di Roma, con sua sentenza pubblicata il giorno 8 dello scorso ottobre, avrebbe dichiarato essere soggetta alla competenza della autorità amministrativa.

><

Siamo informati che essendo oramai finiti la calotta ed i piedritti della galleria di Mondovi, si incominceranno di questi giorni le riparazioni di m. 22 di calotta deformata fino dallo scorso anno.

La posa del ferro è pressochè completa col solo primo strato di ghiaia da Roccadebaldi al sottovia Beccaria e continua l'approvvigionamento della ghiaia e delle traverse. Da quanto precede si può desumere con fondamento che quanto prima anche l'ultimo tronco della ferrovia da Cuneo a Mondovi sarà presto messo in condizioni di essere aperto al pubblico esercizio.

><

Sappiamo che la Società per le strade ferrate del Mediterraneo sta lavorando attivamente alla compilazione delle tabelle di parificazione delle qualifiche e del ruolo organico del proprio personale. Il lavoro è molto inoltrato e sarà quanto prima sottoposto all'esame del R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

><

Diamo, come di consueto, la situazione, riferita al 1° dello scorso mese di ottobre dello scavo e delle murature della galleria denominata di S. Tommaso, destinata a mettere in comunicazione le calate del porto di Genova con la ferrovia ligure di Levante:

Scavo, piccola sezione 1177.88; allargamento in calotta m. 1177.88; strozzo m. 1172.60.

Muratura, calotta m. 1176.68; piedritti m. 916.30; arco rovescio m. 60.70; rivestimento completo m. 840.

La galleria di che trattasi essendo lunga metri 1177.88, ne consegue che alla data preindicata rimanevano da scavarsi soli m. 5.28 di strozzo, e restavano da eseguire m. 261.58 di calotta; m. 39.30 di piedritti e m. 337.80 di rivestimento completo.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato al R. Ispettorato generale la proposta

pell' acquisto delle rotaie e del relativo materiale accessorio, occorrenti pel rifacimento in acciaio di 300 chilom. di linee che la Società riterrebbe di dover eseguire durante l'esercizio 1887-88.

Le quantità di materiali da provvedersi sono le seguenti: ruotaie tonn. 21,600: compresse o ganasce tonn. 1,165; chiavarde tonn. 203; piastre di controgiunto tonn. 258; piastre intermedie tonn. 1,193; arpioni speciali tonn. 109; arpioni ordinari tonn. 499.

La spesa complessivamente preventivata per le suaccennate forniture ascende a L. 3,914,873 suddivisa come segue: rotaie L. 2,916,000; compresse o ganasce L. 270,280; chiavarde L. 79,982; piastre di controgiunto L. 76,626; piastre intermedie L. 354,321; arpioni speciali L. 39,022; arpioni ordinari L. 178,642.

Fatta eccezione delle chiavarde (di tipo unico), che sono divise in due lotti, uno di 103 tonn. e l' altro di 100, tutte le altre provviste sono ripartite in tre lotti, i quali si riferiscono ai tre diversi tipi di materiale da provvedersi, cioè: tipo 2 ex Alta Italia; tipo V_k ex Romane; tipo Meridionali. I tre lotti delle *rotaie* sono formati il 1° di tonn. 11,520; il 2° di tonn. 3600 ed il 3° di tonn. 6480; per le *compresse*, il 1° lotto comprende tonn. 710; il 2° tonn. 193; il 3° tonn. 262; di *piastrelle* se ne hanno tonn. 782 nel 1° lotto; tonn. 248 nel 2° e tonn. 421 nel 3°; e finalmente il 1° lotto degli arpioni ne comprende tonn. 327; il 2° tonn. 109 ed il 3° tonn. 272.

><

Quanto prima sarà istituito un ufficio tecnico governativo con incarico di provvedere allo studio definitivo della ferrovia da Cosenza a Nocera Tirrena, inscritta nella tabella *B*, annessa alla legge del 29 luglio 1879, n. 5002 sulle ferrovie complementari.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha compilato uno studio di massima per gli impianti occorrenti in stazione di Pistoia avente lo scopo di coordinare fra loro i progetti delle singole opere tendenti al completo riordinamento della stazione in relazione al progetto generale predisposto dalla Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, ai lavori finora eseguiti, ed a quanto deriva dalle mutate condizioni del servizio ferroviario.

La predetta Società ha rimesso lo studio predetto al R. Ispettorato generale con preghiera di volerlo approvare in via di massima.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo sta ultimando il progetto relativo alla costruzione di una nuova tettoia metallica per la stazione di Livorno-San Marco, per la cui sollecita esecuzione hanno vivamente reclamato le rappresentanze della Provincia, del Comune e della Camera di Commercio ed Arti. Il progetto sarà in breve rassegnato all' approvazione governativa unitamente alle proposte relative di appalto.

><

L'Amministrazione delle strade ferrate Meridionali, anche a nome di quelle delle ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha chiesta l'approvazione governativa su di una proposta d'aggiunta alla tariffa speciale n. 103, serie B ed a quella locale n. 203 a piccola velocità.

L'aggiunta di che trattasi è intesa a stabilire che per le merci considerate nelle predette tariffe da caricarsi alla rinfusa, è fatto obbligo ai mittenti ed ai destinatarî di eseguire a loro cura e spese il carico e lo scarico delle merci medesime, contro deduzione della quota di diritto fisso in L. 0.51 per tonnellata e per ogni operazione di carico e di scarico.

><

Sappiamo che parecchie Camere di Commercio hanno rivolte vive istanze al Ministero di agricoltura, industria e commercio pregandolo a volersi interessare perchè le Società ferroviarie provvedano il più sollecitamente possibile all' emanazione del promesso nuovo regolamento pel servizio di stazione, il quale, per quanto concerne specialmente il ritiro delle merci dalle stazioni dovrebbe essere inspirato a norme di correntezza commerciale e contenere disposizioni tali da facilitare con forme semplici il ritiro delle merci medesime.

Le predette Camere avrebbero poi instato perchè, in attesa della emanazione del nuovo regolamento si usasse minore rigore nell' applicazione delle vigenti disposizioni in materia, essendo queste causa di inconvenienti, di spese, di danni e di ritardi nella consegna dei colli specialmente allorchè trattisi di merci facilmente deperibili e di destinatarî che si trovino impediti per assenza, per malattia, o per dimora abituale in comune diverso da quello ove trovasi la stazione di arrivo.

Ci consta che il Ministero di agricoltura e commercio ha interessato quello dei lavori pubblici e prendere in benevola considerazione le istanze delle preindicate Camere di commercio.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo, il R. Ispettorato autorizzò le seguenti aggiudicazioni definitive:

Alla Compagnia Anonima Continentale di Milano i lavori e le forniture relative all'impianto dell'illuminazione a gaz nel fabbricato passeggeri e nel magazzino merci a p. v. della stazione di Salerno; col ribasso del 10 per cento sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta C. D'Andrea di Napoli i lavori d'alzamento del ponte sul torrente Torbido e dell'argine stradale fra Santa Catterina di Reggio e la stazione di Archi-Reggio;

Alla Ditta Giuseppe Marciano di Napoli la costruzione di solai nel fabbricato viaggiatori della stazione di Avellino.

><

Altre gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Appalto lavori di rifacimento del binario fra le stazioni di Caltignana e Borgomanero. Importo lire 28,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle 10 ant. del 10 andante;

Costruzione e posa d'impalcature metalliche pel 2° binario fra Massa e Sarzana. Importo dei lavori L. 92,000. Termine utile per la presentazione delle offerte fino alle 10 ant. del 12 andante.

><

Approvazioni di spese pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione generale delle S. F. del Mediterraneo:

L. 6000 per l'impianto di una bilancia a ponte da 30 tonnellate in stazione di S. Marcel. (linea Ivrea-Aosta);

L. 1830 per modificazioni alla cancellata d'uscita nell'atrio arrivi della stazione di Roma;

L. 2300 per l'impianto di due segnali a distanza sistema P. L. M. alla fermata di Valle di Pompei (linea Napoli-Eboli);

L. 630 per adattamento del locale destinato al servizio degli scaldapiedi a Milano Centrale;

L. 2050 pel completamento e miglioramento delle converse e pluviali nella stazione di Orbetello (linea Roma-Pisa);

L. 2300 per la costruzione di un piccolo tratto di binario morto e di uno scambio ad est della stazione di Genova P. B. pel carico delle spazzature pubbliche;

L. 650 per chiusura con stecconato metallico di un tratto della linea Savona-Bra:

L. 33,200 per risanamento della massicciata fra i chilometri 2 + 400 e 10 della linea Roma-Pisa;

L. 19,800 per formazione della massicciata del binario principale d'incrocio nelle stazioni di Nola, Palma e Sarno (linea Cancello-Avellino);

L. 22,100 per risanamento e completamento della massicciata sulla tratta Metaponto-S. Basilio;

L. 25,000 per completamento della scogliera a difesa del muro sperone a mare della galleria artificiale all'imbocco est della galleria del Rospo fra Moneglia e Deiva (linea Genova-Pisa);

L. 21,000 per impianto di un binario morto in stazione di Mortara:

L. 23,500 per rifacimento di metri 2621 di binario fra le stazioni di Castelnuovo Belbo ed Incisa Belbo;

L. 11,218 per rifacimento di metri 1008 di binario fra i Km. 1320.38 e 2328.38 della linea Genova-Pisa;

L. 500 per collegamento dell'ufficio telegrafico ferroviario di Cuneo con quello governativo omonimo;

L. 1400 per impianto di un ufficio telegrafico in stazione di S. Ambrogio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Adriatico. — La direzione della rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici, per la superiore approvazione, le seguenti proposte:

Completamento del piazzale interno della stazione di Ancona dal lato verso mare mediante la costruzione di un nuovo tratto di scogliera. L. 24,2000.

Impianto di una gru da sei tonnellate nella stazione di S. Severo. L. 6,300.

Costruzione di una galleria artificiale fra i Km. 58 + 695.14 e 59 + 000.45 della linea Udine Pontebba. L. 290,000.

Impianto di un nuovo binario tronco e di una sagoma limite di controllo nello scalo merci piccola velocità della stazione di Parma. L. 8,670.

Rifacimento in acciaio sul tronco Passignano Terontola. L. 60,000.

Ricarico della massicciata sul tronco Bologna-S. Giovanni Persiceto. L. 14,500.

Ampliamento del magazzino combustibili e impianto di una piccola officina per le piccole e medie riparazioni nella stazione di Roma. L. 87,700.

Ferrovie della Sicilia. — La Società delle strade ferrate della Sicilia avendo riconosciuta la necessità, nell'interesse della sicurezza dell'esercizio, che venissero rinforzate le travate metalliche dei due grandi viadotti situati lungo il tronco da Girgenti a Porto Empedocle, (della linea Palermo-Porto Empedocle) denominati dell'Agragas e delle Fontane, ha all'uopo preparato apposito progetto che ha ora presentato all'esame dell'Ispettorato Generale, domandando che venga approvato unitamente alla relativa spesa ammontante a L. 147,400.

— La Direzione generale delle strade ferrate della Sicilia avvisa gli Azionisti che il Consiglio di Amministrazione avendo stabilito i regolamenti per la esecuzione degli articoli 48 e 49 dello Statuto, le azioni al portatore potranno, dal 1° novembre 1887, essere cambiate in azioni nominative e viceversa, oppure essere depositate nelle casse sociali contro ritiro di analogo certificato nominativo.

I signori Azionisti, rivolgendosi alle Sede sociale in Roma, Via Sistina, 48, e alla Direzione Generale in Palermo, Via Maletto, 3, potranno prendere cognizione dei regolamenti relativi, e farsi dare ogni altro schiarimento per la conversione o deposito di azioni di cui sopra.

Ferrovia Massa Marittima-Follonica. — A complemento dell'informazione da noi pubblicata nello scorso numero del *Monitore*, riguardo a questa linea, aggiungeremo: ch'essa sarà a scartamento ridotto e che le opere d'arte da costruirsi saranno 28, delle quali: 2 da metri 0,25; 14 da m. 0.80; 2 da m. 1.00; 2 da m. 2; 4 da m. 3.00; 2 da m. 4.20; un ponticello in ferro da m. 4.00; ed un ponte a travata metallica dell'apertura di m. 30.00.

Cinque saranno le stazioni lungo la linea, quelle cioè di Follonica, della Cura nuova, di Valpiano, di Schiantapello e di Bufalona. In planimetria sono previsti raggi minimi di curve di metri 100 e coll'altimetria si raggiungono pendenze massime del 45 per mille.

Ferrovie Sarde. — L'ingegnere Montezemolo sarà nominato direttore dell'esercizio delle ferrovie secondarie sarde, i cui primi tronchi si inaugureranno al principio del nuovo anno.

Ferrovie economiche bolognesi. — L'amministrazione provinciale di Bologna ha chiesto la concessione di due tramvie a vapore, l'una da Bologna a Pieve di Cento, l'altra pure da Bologna a Malalbergo.

Le due tramvie hanno un tratto comune lungo tre chilometri, cioè dal cavalcavia sulla ferrovia Bologna-Ancona presso porta Galliera all'antica Osteria detta la Dozza, località riconosciuta opportuna per collocarvi il bivio dal quale piegando a sinistra il tracciato correrà verso Pieve di Cento, mentre a destra volgerà verso Malalbergo.

La 1ª tramvia ha una percorrenza di m. 28,500, e lungh'essa vi sono proposte le stazioni di Corticella, Argelato, Castel e Pieve di Cento, e la fermata di Trebbio.

La 2ª è lunga m. 35,620 ed ha 4 stazioni, cioè, Granarolo, Minerbio, Baricella, Malalbergo e 3 fermate: Quarto di Sotto, Armarolo ed Altedo.

Ferrovia Massaua-Saati. — Da notizie giunte dall'Africa ai giornali di Roma rileviamo che la ferrovia Massaua-Saati comincia al forte della penisola di Gherard, è a scartamento ridotto di 96 cent. di larghezza fra le guide, ed i treni hanno una velocità di 30 chilometri all'ora.

Questa linea è ora già costrutta da Abd-el-Kader a Otumlo, e fra breve giungerà a Monkullo. Si prevede però che il tronco Monkullo-Saati richiederà un lavoro di cinque mesi per essere costrutto. Il preventivo della spesa venne fissato in 5 milioni. Quest'ultimo tronco potrà solo costrursi man mano che le nostre truppe avanzeranno verso l'altipiano abissino, poichè altrimenti i lavori potrebbero essere disturbati se non impediti completamente dalle falangi di Ras-Alula.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La Direzione della ferrovia del Gottardo fece esaminare quale influenza potrebbe avere l'apertura del nuovo valico del Sempione in riguardo al proprio traffico ed al proprio utile.

Ne risultò che questa influenza sarebbe in proporzioni minime, perchè il Gottardo si alimenta principalmente con scambi italo-tedeschi; e, quindi, in base a queste considerazioni, la Compagnia del Gottardo decise di rimanere neutrale in tale questione.

Ferrovie Austriache. — Il Governo austriaco, con ordinanza del 27 ottobre, concesse l'apertura all'esercizio della linea: Dembica-Nadbrzezie e Deutsch-Altemburg-Hainburg.

Ferrovia Herpelie Trieste. — La lunghezza di questa nuova linea è di chilom. 21.700; cioè chilometri 4.694 da Herpelie a Draga, 5.193 da Draga a Borst, 8.845 da Borst a Trieste e 2.968 di percorso in città.

Ferrovie Tedesche. — Il Governo tedesco ha ordinata la costruzione d'una linea strategica per collegare Metz a Château-Salins, passando per Delme.

Ferrovie Greche. — Il 30 ottobre u. s. è stata firmata ad Atene la convenzione con una Compagnia belga per la costruzione della ferrovia fra Missolungi ed Arta. Lo Stato costruirà la linea Nauplia-Tripolis-Kalamata.

Ferrovie Turche. — In risposta al comunicato del l'ambasciata ottomana a Parigi, da noi pubblicato nello scorso numero del *Monitore*, la Compagnia delle ferrovie orientali, di cui è azionista principale il barone Hirsch, ricorda ch'essa si ritiene creditrice anzichè debitrice del Governo turco, e che da 12 anni dovrebbe essere stata sottoposta ad arbitrato la lite ch'essa sostiene contro la Turchia. Aggiunge che la Compagnia non ha mai pensato di rimettere a terzi l'esercizio delle linee di Rumelia e constata che le azioni della Società, essendo al portatore, possono cedersi ad altri dai loro legittimi proprietari senza l'intervento di chicchessia.

Ferrovie Argentine. — Ci giungono importantissime notizie intorno alla linea Buenos-Ayres-Rosario. La Relazione della Compagnia per l'esercizio del 1.o semestre 1887 è stata pubblicata e da essa risulta che, con un aumento di sviluppo della linea uguale al 31 0[0, vi fu un aumento d'introito lordo di 33 3[4 0[0 ed una diminuzione di spesa di 6[11 0[0. Il numero dei viaggiatori trasportati nel semestre aumentò di 6,900 in confronto al semestre precedente, con una più valuta di sterline 21.000. Sulle mercanzie l'aumento fu di sterline 23,136. La Compagnia ha quindi dichiarato un dividendo provvisorio del 7 0[0, sull'assieme dell'esercizio, mentre il dividendo del 1886 era stato del 6 0[0 e quello del 1885 del 5 0[0.

Quello poi che è ancora più importante è l'estensione che verrà data a questa linea. Attualmente questa linea corre da Buenos-Ayres a Rosario e Aunchales con un percorso di 550 chilometri. Secondo i progetti presentati la linea verrà prolungata sino a Tucuman e Santiago del Estero in modo da farne una grande *trunk line* di circa 1,200 chilometri di percorso, che sarà la via commerciale più breve fra la Repubblica Argentina, e le provincie delle Ande e la Bolivia. I lavori di questa grande linea dovranno essere finiti in 4 anni. Il governo argentino non concede sussidii alla compagnia ma concede l'espropriazione dei terreni ed altri privilegi consimili. Il preventivo della spesa è stato fissato in 2,800,000 sterline che la compagnia intende riunire mediante una prima emissione di 100,000 azioni da 10 sterline le quali assicureranno, fino al 1892, un interesse del 6 0[0.

Notizie Diverse

Società Ausiliare. — Sotto la presidenza dell'ing. Michele Fenolio, il 29 ottobre, aveva luogo l'assemblea generale della Società Italiana Ausiliare di strade ferrate e tramvie sedente in Torino.

Accertato l'adempimento della formalità richiesta per la costituzione legale della Assemblea, il Presidente dava lettura della relazione del Consiglio, che segnava un notevole sviluppo nelle operazioni della Società.

Il lavoro totale delle Officine sociali nell'esercizio 1884-85 ascendeva a sole L. 427,846 27, nell'esercizio terminato col 30 giugno 1886 rilevò a L. 916,041 87; e in quello sul quale si riferiva a L. 1,787,577 52.

Il maggiore sviluppo nella vita della Società, si ricava anche dalla somma di lavoro assicurato all'esercizio in corso. Lo scorso anno i contratti conchiusi e ancora ad eseguirsi rappresentavano un totale di L. 800,000; questa cifra si è in quest'anno raddoppiata; supera le L. 1,600,000.

Per tal modo gli operai che nell'esercizio 1884-85 erano ridotti a un numero esiguo, in quello 1885-86 salirono a 217, e sono attualmente ben 360.

Nella relazione si rendevano i dovuti elogi all'ing. Moreno, Amministratore Delegato della Società, a cui si deve in gran parte il nuovo indirizzo e l'impulso dato alla Società in questa nuova fase della sua vita.

Letta la relazione del Consiglio, il cav. Fasola dava lettura di quella dei sindaci, e si votava il bilancio, dal quale gli utili risultavano in lire 57,043 12.

Venivano quindi nominati:

Amministratori: Cav. Ernesto Rolin - Ing. Michele Fenolio - Ing. Ottavio Moreno.

Sindaci: Cav. Ernesto Fasola - Avv. Bartolomeo Casalegno - Ing. Alberto De Fernex.

Sindaci supplenti: Antonio Boggio - Cav. Collino Antonio.

Cassa Pensioni Alta Italia. — Il Comitato d'Amministrazione della Cassa Pensioni Alta Italia ha approvato nella sua adunanza del 19 ottobre u. s. le seguenti deliberazioni:

1. Approvò il processo verbale della precedente adunanza tenutasi li 11 giugno 1887, nonchè il relativo bullettino (n. 14) da comunicarsi al personale compartecipante alla Cassa pensioni;

2. Prese atto delle comunicazioni fatte dalla Presidenza, fra le quali che il Comitato della Società del Mediterraneo, ha nominato a membro di questo Comitato il signor comm. ing. Giovanni Battista solito capo servizio aggiunto della trazione (1.o compartimento);

3. Avendo l'Ispettorato generale delle strade ferrate confermati i benevoli intendimenti già manifestati dal Governo alla Commissione generale del Bilancio, circa la portata della disposizione contenuta all'art. 35, § 4 del capitolato per l'esercizio ferroviario, riguardante il versamento alle Casse pensioni e di soccorso del 2 0[0 sull'aumento del prodotto lordo al di sopra di quello iniziale, deliberò un voto di ringraziamento all'onorevole Direzione generale della Mediterranea per avere provocata siffatta conferma, colla quale la questione in discorso può ritenersi definitivamente risolta nel senso desiderato;

4. Approvò il Rendiconto della Cassa pensioni per l'anno 1886;

5. Diede voto favorevole per l'ammissione al Sodalizio di N. 23 agenti nominati in pianta stabile colle deliberazioni consigliari 20 maggio e 29 luglio 1887; i quali alla rispettiva data di decorrenza della nomina avevano oltrepassato il 35° anno di età, senza superare il 40°.

6. Sulla domanda degli aventi diritto, liquidò le pensioni ed i soccorsi a norma dello Statuto.

Il ponte sulla Manica — Il *Rappel* annunzia che il vice ammiraglio Cloué, antico ministro della marina, ha presentato alla approvazione del ministro dei lavori pubblici il progetto, elaborato da un Comitato di studii, che propone di collegare la Francia coll' Inghilterra mediante un immenso ponte sulla Manica.

Il giornale soggiunge esistere un accordo tra i promotori del progetto di tunnel sotterraneo e quelli del ponte sulla Manica.

Un corrispondente di un giornale inglese ha avuto un colloquio col vice-ammiraglio Cloué, a proposito di questo progetto. Egli è coadiuvato dagli ingegneri inglesi Fowler e Baker e dal signor Kersent, che ha preso parte ai lavori del canale di Suez e di Panama.

Il vice-ammiraglio calcola il costo del suo ponte a un miliardo di lire e crede che occorrerebbero sette anni per compiere i lavori. Non domanda sovvenzioni nè dal governo francese nè da quello inglese.

Il ponte non prenderebbe la via più breve, ma quella dove il mare è più basso.

Esso partirebbe dal Cran-aux-Oeufs, punto situato fra Ambletense e Cap Gris Nez e terminerebbe a Folkestone, avendo così una lunghezza di trentacinque chilometri.

Il vice-ammiraglio Cloué spera che il governo inglese faccia al suo ponte miglior viso di quello fatto al tunnel.

Il servizio minerario in Italia. — Riassumiamo i dati principali della Statistica mineraria per il 1885, compilata per cura della Direzione generale d'agricoltura. Dobbiamo però rilevare, anche quest'anno, che una tale pubblicazione giunge un po' troppo in ritardo e, pur comprendendo, in parte, le difficoltà che ne impediscono una più sollecita pubblicazione, crediamo che sarebbe opportuno che nel Bollettino del ministero fossero almeno resi pubblici i risultati generali di anno in anno.

Nel 1885 erano in attività 628 miniere, due di meno del 1884, che produssero in totale tonnellate 1,076.302 per lire 58,979.950 con una diminuzione sull'anno precedente di tonnellate 45,485 e di lire 4,504.407.

Queste 628 miniere, nelle quali furono impiegati in complesso 51,798 operai, si dividevano nel modo seguente a seconda della natura dei prodotti:

Numero delle miniere		Quantità tonnellate	Valore lire
Minerali di ferro	41	200,955	2,125.286
Id. di manganese	4	1.802	56.476
Id. di rame	12	27.236	1,585.756
Id. di zinco	59	107.887	6,659.139
Id. di piombo		40.184	5,775.908
Id. misti	4	1.550	82.400
Id. d'argento	4	1.485	1,962.390
Id. d'oro	22	11.106	498,453
Id. d'antimonio	10	2.287	400.975
Mercurio	2	237	877,500
Pirite di ferro	6	11.372	160,038
Combustibili fossili	23	190.413	1,507.801
Zolfo	374	425.547	34,961.129
Salgemma	24	17.204	307.790
Sale di sorgente	2	10.678	288.127
Asfalto, ecc.	14	13.728	306.782
Petrolio	6	270	110.066
Allumite	1	6.000	180.000
Acido borico	12	1.761	950.940
Grafite	8	4.000	180.000
Totale	628	1,076.302	58,979.950

Le provincie, nelle quali i distretti minerari produssero maggiormente, sono quelle di Caltanissetta che conta 160 miniere attive con un prodotto di L. 15,067.068; Cagliari con 50 miniere che produssero L. 13,913.500 e Girgenti con 160 miniere e una produzione del valore di L. 12.208.945.

Inaugurazione del monumento all' ing. Alberto Castigliano — È uscito, sotto questo titolo, coi tipi della tip. Brignolo d'Asti, un nitido ed elegante opuscolo ricordo dell'inaugurazione, avvenuta il 3 maggio di quest'anno, del busto che gli astigiani eressero al compianto e benemerito loro concittadino ing. A. Castigliano.

L'opuscolo contiene i discorsi che pronunziarono in quell'occasione il Presidente del Comitato ing. Adorni cav. Vincenzo, il Sindaco d'Asti comm. Garbiglia, l'ing. Annibale Gavazza, ed il sig. Matteo Cremonino Pres. della Società operaia astese.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		29 Ottobre	Novembre 5
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 799,50	796
» »	Mediterranee	» 622 —	622.50
» »	Sicule	» 585	582
» »	Sarde (preferenza)	» 282	285
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 395	390
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 546	551
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	304
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara Seregno	» 250,50	250,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 319 —	319
» »	» 2ª emiss.	» 312 —	315
» »	Centrale Toscana	» 538 —	539
» »	Meridionali	» 322 —	322
» »	Sarde, serie *A*	» 315 —	316
» »	» serie *B*	» 318 —	318
» »	» 1879	» 320 —	320
» »	Pontebba	» 489 —	482
» »	Nord-Milano	» 271 —	271
» »	Meridionali Austriache	» 299 —	299

CONVOCAZIONI.

Ferrovia del Gottardo. — I signori azionisti della ferrovia del Gottardo ed i Governi dei Cantoni Svizzeri che assunsero l'obbligo di corrispondere delle sovvenzioni alla Impresa ferroviaria del Gottardo, sono convocati in Assemblea generale straordinaria che avrà luogo lunedì 28 novembre prossimo venturo, alle ore 10 ant. nel palazzo d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo in Lucerna. (Vedi *Gazzetta Ufficiale* n. 255 del 29 ottobre u. s.).

Strada Ferrata Mortara-Vigevano. — I signori Azionisti di questa Società sono convocati in Assemblea Generale Ordinaria pel giorno 19 Novembre alle ore 12 meridiane nel Palazzo Municipale in Vigevano per la trattazione delli seguenti oggetti:

1. Rapporto del Consiglio di Direzione.
2. Presentazione del Rendiconto Sociale 1886 — Relazione delli signori Sindaci sul detto Rendiconto e deliberazioni relative.
3. Nomina di tre Sindaci e di due Supplenti.
4. Surrogazione di due membri del Consiglio di Direzione mancanti per rinuncia e decesso.

Qualora la presente Adunanza di prima Convocazione non possa aver effetto, resta fin d' ora fissato il giorno 26 successivo per la seconda Adunanza.

ESTRAZIONI.

Ferrovia Marmifera privata di Carrara. — Il giorno 28 ottobre scorso, è stata eseguita la prima estrazione delle obbligazioni della Società della ferrovia Marmifera privata di Carrara da rimborsarsi alla pari a partire dal primo Gennaio 1888. Certificati da 1 Obbligazione n. 40. Certificati da 4 Obbligazioni n. 9.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Deputazione provinciale di Ravenna (10 novembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto per la manutenzione della strada di Cotignola e Naviglio per il quinquennio 1888-1892. Importo annuo L. 13914. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 24 corr. ore 12 merid.

Municipio d'Avola (9 novembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione della strada obbligatoria che dall'abitato d'Avola mette sulla provinciale Noto-Palazzolo presso il ponte Magnisi, aggiudicato col ribasso del 18 0[0 su L. 145,000.00, (V. n. 38 e 42 del *Monitore*).

Provincia di Parma (9 novembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione e manutenzione di un ponte sul torrente Baganza contro la borgata di Sala, aggiudicato provvisoriamente col ribasso di L. 14,084 0[0 su L. 84,136.79.

Municipio di Albano Laziale (12 novembre, ore 11 ant., definitivo). Appalto dei lavori di restauro delle strade territoriali esterne di questo Comune. Importo ridotto L. 40794.90. (V. n. 42 del *Monitore*).

Municipio di Albano Laziale (12 novembre, ore 10 ant., definitivo). — Appalto dei lavori di restauro e compimento del campanile della chiesa Parrocchiale. Importo ridotto L. 9781.20. (V. n. 42 del *Monitore)*.

Comune di Airola (12 novembre, ore 12 merid., definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste per la sistemazione della strada consortile comunale obbligatoria del Fizzo. Importo ridotto L. 50,756.71. (V. n. 40 del *Monitore)*.

Amministrazione provinciale di Ancona (12 novembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto della manutenzione del secondo tronco della Strada Provinciale Arceviese che dal confine territoriale fra Senigallia ed Ostra giunge all'altro fra Arcevia e Genga (m. 1, 33598,73). Importo annuo L. 5,049.53. (Vedi n. 42 del *Monitore*).

Municipio di Viterbo (12 novembre, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto per la rinnovazione del pavimento del 3.o e 4.o tratto della Traversa nazionale Cassia, in due lotti: il primo per l'approvvigionamento dei materiali; l'altro per la fattura del selciato e lavori accessorii. Importo L. 24.700. (V. n. 43 del *Monitore)*.

Amministrazione provinciale dell'Umbria (13 novembre, ore 12 merid. fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada Amerina dal fosso dei Quarti all'incontro della comunale di Lugnano. Importo ridotto L. 58,942 32. (V. n. 43 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali 1° Dipart. (Spezia) (14 novembre, ore 12 merid. definitivo). — Appalto per chilogrammi 300.000 di ferro finissimo in verghe tonde per formare pernotti del diametro da otto a trentadue millimetri. Importo ridotto L. 85,636.80. (V. n. 37 e 43 del *Monitore*).

R. Prefettura di Girgenti (14 novembre, ore 2 pom., fatali). — Appalto del 4° tronco della strada Menfi Partanna, venne aggiudicato col ribasso del 12.50 0[0 sul prezzo di L. 96,536, (V. n. 40 del *Monitore)*.

Aggiudicazioni definitive.

L'*Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau* ha assunto la costruzione e fornitura di un ponte metallico sul *Bisagno* per conto del Municipio di Genova.

Municipio di Baschi. — L'appalto dei lavori di costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria per Todi fu aggiudicato al sig. Nagni Giusafat per L. 77,321.02 (V. n. 34, 40 e 42 del *Monitore)*.

Comune di Cortemilia (Cuneo). — L'appalto delle opere murarie ed in terra per la ricostruzione dei due ponti comunali detti Pontina di Mezzo e di San Michele e per la sistemazione parziale dell'alveo urbano della Bormida venne aggiudicato al sig. Balaclava Andrea per L. 39,258.64. (Vedi n. 35 e 41 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Venezia. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti allo scavo del canale collettore degli scoli a sinistra del fiume Sile, del canale Fossetta sino al canale della Dolce fu aggiudicato al signor Simonalo Ferdinando col ribasso di L. 1 0[0 su lire 150.000. (V. n. 42 del *Monitore)*.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Verona. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti all'ingrosso e rialzo dell'argine sinistro d'Adige, nel tronco e nel comune di Bonarigo venne aggiudicato al sig. Gelich Ferdinando e Verona col ribasso del 7.11 0[0 su L. 158.558. (V. n. 42 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

11ª Decade — Dall' 11 al 20 ottobre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	Totale	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	86 023 26	1.562 62	12.937 94	106.491 71	1.569 18	208.531 70	606 00	344 20
1886	121.277 14	2.165 12	11.713 42	128.362 99	2.329 12	265.817 79	606 00	438 69
Differenze nel 1887	— 35.253 88	— 602 50	+ 1.224 52	— 21.871 29	— 759. 91	— 57.563 09	»	— 94 49
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE				
1886-87	739 157 99	14.113 29	148.907 99	1.011.353 47	17 062 01	1 960 594 66	606 00	3.235 30
1885-86	1.287.487 13	25.075 49	141.181 47	1.240.071 03	23.116 08	2.716,931 20	606 00	4.483 38
Differenze nel 1887	— 548.329 14	— 10.962 20	+ 7.726 45	— 193.717 56	— 6.054 07	— 756.336 54	»	— 1.248 08
				RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	4.352 96	34 15	191 91	388 34	51 30	5.021 66	64 00	78 46
1886	3 724 80	32 55	85 90	231 51	41 25	4.119 01	31 00	132 87
Differenze nel 1887	+ 628 16	+ 1 60	+ 106 01	+ 156 83	+ 10 05	+ 902 65	+ 33 00	— 51 41
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE				
1886-87	31.593 08	542 11	4.207 86	12.991 82	437 26	49.772 13	64 00	777 69
1885-86	38.900 68	395 15	1.033 38	2.329 16	498 40	43,157 37	31 00	1.392 17
Differenza nel 1887	— 7.307 60	+ 146 96	+ 3.173 88	+ 10.662 66	— 61 14	+ 6.614 76	+ 33 00	— 614 48

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione — NAPOLI, *N. 24, Strada Medina*

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

		Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Meggio Udinese	36
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	66
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico, Scuccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi, Segario, Arcidano, Scaffa, Tirso* e *strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	73
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente, Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace, Alli, mimmari, Crocchio, Tacina, Neto, Mesima Merapotamo, Fiume Grande* e *Disgrazia*	» di Catanzaro	1116
N. 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca, Forza d' Agrò, Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave, Volturno, Stillaro, Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	491
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella, Dogna, Patoco, Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

		Lunghezza metri
Ponte sulla *Reggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	43
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	431
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Siva* (H')	» Belluno-Birbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro, Sele, Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	405
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	3'
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	78
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 786 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	93

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 m. d'altezza* — E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — H *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — L) *Ad arco*

(Segue)

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. delle *Stazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7711
Id. della *Stazione di Cagliari*	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti*	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina e Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2190
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma*	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma	Ministero della R. Casa	213
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta*	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti*	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Pensiline e lanternini per	Particolari diversi	736
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di	Castellammare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. 135 milioni interamente versato

Avviso di convocazione dell'Assemblea Generale

Si rende noto che a tenore dell'art. 22 dello Statuto Sociale l'Assemblea Generale della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata pel giorno 20 novembre 1887, alle ore 1 pom., nei locali della Banca Popolare di Milano (via San Paolo, n 12), onde deliberare sul seguente

Ordine del Giorno:

1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2. Relazione dei Sindaci;
3. Approvazione del bilancio e relative deliberazioni;
4. Nomine di Amministratori e dei Sindaci;
5. Comunicazioni diverse.

Si avverte che il deposito delle azioni prescritto dallo Statuto per l'intervento all'Assemblea Generale dovrà farsi non più tardi del 12 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate:

Milano	- Cassa Sociale.
Id.	- Banca Generale.
Napoli	- Cassa Sociale.
Id.	- Società di Credito Meridionale.
Roma	- Banca Generale.
Torino	- Banca di Torino.
Genova	- Banca Generale.
Venezia	- Jacob Levi e figli.
Livorno	- Rodocanacchi figli e C.
Firenze	- M. Bondi e figli.
Palermo	- Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
Berlino	- Disconto Gesellschaft.
Colonia	- S. Oppenheim Junior e C.
Francoforte	- B. H. Goldschmidt.
Id.	- Filiale der Bank fur Handel und Industrie.
Basilea	- Basler Bankverein.
Id.	- De Speyr e C.
Zurigo	- Società di Credito Svizzero.
Ginevra	- Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses.
Parigi	- Société Générale pour favorires, etc., N. 54-56, rue de Provence.
Londra	- L. Cohen et Sons.
Vienna	- Société Autrich. de Crédit.
Trieste	- Morpurgo e Parente.

Qualora alla prima adunanza non intervengano almeno quaranta Azionisti che rappresentino il quinto del Capitale Sociale, l'Assemblea di seconda convocazione avrà luogo il 27 novembre 1887, nello stesso locale ed all'ora medesima.

Milano, li 20 ottobre 1887.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

TORINO, 1887 — Tipografia Carlo Bergonzelli, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 12 Novembre 1887 NUM. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

La relazione del Consiglio d' Amministrazione della Società per le strade ferrate del Mediterraneo sull' esercizio 1886 87, che sarà presentata all'Assemblea generale degli azionisti, indetta pel 20 corrente, è divisa in quattro parti, la prima delle quali è un esordio che accenna in linea generale l'andamento della Società durante l'anno, la seconda tratta in particolare dell' esercizio delle linee, la terza delle nuove costruzioni, e l' ultima illustra le risultanze del bilancio.

Noi daremo per intero ai nostri lettori questo importante documento, non appena sia reso pubblico, frattanto crediamo non sarà discaro riassumerne brevemente il contenuto.

La relazione comincia avvertendo che nelle diverse cariche del Consiglio furono riconfermati gli scaduti. Ricorda le disposizioni prese per consolidare l'organamento dell'azienda, in ispecie i provvedimenti presi a favore del personale. Annuncia essere state risolte con reciproca soddisfazione parecchie questioni vertenti colla Società Adriatica, specialmente quella relativa al servizio nelle stazioni e sui tronchi comuni. Accenna alla continuazione dei lavori delle Commissioni miste nominate a tenore del contratto per la consegna delle linee, la valutazione dei materiali, ecc. e fa presentire la necessità di un aumento del capitale sociale, per pagare al Governo, giusta l'art, 11 del contratto d'esercizio, il maggior valore attribuito al materiale rotabile ed agli approvigionamenti dal Governo stesso ceduti, in confronto dei 135 milioni già versati. Dichiara e deplora che in causa della lenta procedura cogli organi governativi siano in grande ritardo i lavori di completamento e miglioria contemplati nell'all. B. ed anche la dotazione di materiale rotabile sia di molto inferiore ai bisogni. Partecipa che vennero ufficialmente costituiti i Collegi Arbitrali cui, secondo l'art. 106 del Capitolato, spetta di risolvere le controversie fra Governo e Società, soggiungendo però che finora si potè evitare di ricorrere al loro giudizio. Annuncia infine che la Società fu chiamata, insieme all' Adriatica ed alla Sicula, a prestarsi per l'emissione di 300 milioni di obbligazioni ferroviarie.

Il capo dell'*Esercizio*, data la lunghezza della rete, riporta le cifre dei prodotti, già note ai nostri lettori, facendo alcuni confronti coll'anno precedente. L'eccedenza dei prodotti lordi nel secondo esercizio fu di L. 6,849,463.68. Il prodotto medio chilometrico fu per l'intera rete di L. 25,630, per la rete principale di L. 27,733 e per la secondaria di L. 4,801. Si ebbe quindi un aumento di prodotto medio chilometrico di L. 1328 per la rete principale e una diminuzione di L. 2007 per la secondaria. Questa diminuzione però è affatto eccezionale, essendo dovuta al fatto che nel secondo anno venne incorporata alla rete principale la linea Carmagnola-Bra, la quale nel 1885-86 contribuiva invece ai prodotti della rete secondaria con un prodotto chilometrico di oltre 15,000 lire.

La relazione discorre poi in particolare delle *tariffe*. Accenna le concessioni speciali fatte ad alcune Ditte, l'estensione di tariffe locali, l' attivazione di nuove, lo stato degli studî e i provvedimenti già presi pel riordinamento delle tariffe internazionali. Constata che i treni di piacere vennero ripetuti, con esito forse meno brillante del primo anno, ma pur sempre molto soddisfacente. Ricorda l' introduzione di nuovi biglietti circolari e di andata e ritorno, nonchè le facilitazioni speciali accordate in straordinarie ricorrenze.

Segue una parte riguardante il *materiale rotabile*, la quale dimostra molto dettagliatamente che la dotazione

di materiale era insufficiente fin da quando la Società prese possesso della rete, che i bisogni di nuovi acquisti per far fronte all'incremento del traffico furono sempre segnalati a tempo ed anche riconosciuti dal Governo, ma sgraziatamente i provvedimenti furono insufficienti sui primordî e tardivi sempre. A tali mancanze e ritardi si dovette ovviare col solo espediente possibile, quello dei noleggi! Così, mentre negli ultimi due mesi del 1885 i carri a nolo furono in media 1350, salirono a 1980 nell'ultimo trimestre del 1886 ed a 2275 nel secondo (Aprile-Giugno) del 1887.

Passando ai *lavori di completamento e miglioria nelle linee in esercizio*, la relazione fa notare che, mentre tutte le opere dell'allegato B dovrebbero essere compiute entro quattro anni dal 1° luglio 1885, mentre nel bilancio generale dello Stato erano stanziate per questo titolo L. 40,843,000 complessivamente pei due anni finanziarî 1885 86 e 1886-87 e da parte della Società furono rassegnati progetti e preventivi per circa 51 milioni, le approvazioni avute dal Governo in questo primo biennio sommarono appena a 24 milioni, poco più di un quarto degli 84 milioni che si dovevano spendere nel quadriennio. Naturalmente poi riuscì ancora inferiore l'importo dei lavori che in realtà si poterono eseguire nei detti due anni. Segue l'elenco delle opere più importanti a carico dell'allegato B. già eseguite od in corso di esecuzione.

Sugli *orarî ed andamento dei treni* la relazione accenna le migliorie introdotte e constata che, se si dovettero ancora deplorare dei ritardi, questi furono dovuti a cause non imputabili alla Società, e specialmente alla generale ristrettezza di binarî ed impianti nelle stazioni. Questa parte della relazione si chiude rilevando che se, in mezzo a tante difficoltà, si potè sfogare un traffico il cui aumento negli ultimi due anni si valuta in almeno lire 12,700,000, e ciò senza produrre anomalie maggiori di quelle che si ebbero, il fatto è una prova sicura dello zelo e della capacità del personale in genere.

Il capo delle *costruzioni*, dopo aver fatto notare che, contrariamente alle speranze, non si potè far molto anche nel secondo esercizio, indica in particolare l'andamento degli studî e dei lavori ordinati dal Governo sulle diverse linee.

Finalmente il capo nel *Bilancio* comincia dall'esporre il preventivo che era stato stabilito per l'anno 1886-87, confrontandolo poi coi risultati effettivi. Si era previsto un prodotto lordo totale di L. 112,785,000, delle quali sarebbero spettate alla Società L. 72,211,500. Le spese erano supposte in L. 70,650,000, sicchè si avrebbe avuto per l'esercizio delle linee, un'eccedenza di L. 1,561,000. Invece il prodotto complessivo fu di L. 112,900,745. su cui L. 74,293,504 spettano alla Società, vale a dire che la quota di questa superò di oltre due milioni il preventivo. Le spese furono anch'esse maggiori del previsto, ma solo per L. 1,554,105, sicchè, sottraendo questo di più dai maggiori proventi, rimase a vantaggio sociale, in confronto del preventivo, una differenza di L. 527,899. L'eccedenza dei proventi sulle spese risultò infatti L. 2,089,399.

La relazione osserva che questo profitto sarebbe stato più forte, se l'esercizio della rete secondaria non importasse una perdita di L. 119,095, perdita però sensibilmente minore di quella avuta nell'anno precedente.

Illustrate poi le risultanze della liquidazione generale, che stabilisce in L. 8,011,826.08 l'utile netto per l'esercizio 1886-87 la relazione passa a spiegare il proposto riparto di questo utile netto e chiude sottoponendo all'Assemblea la approvazione del bilancio e la fissazione del dividendo in L. 27,50, delle quali vennero già pagate L. 20 in acconto, cioè L. 7.50 dal 3 gennaio e L. 12.50 dal 1° luglio u. s.

Ora riproduciamo testualmente la seguente

RELAZIONE DEI SINDACI SUL BILANCIO 1886-87

Signori,

Egli è, signori, per la seconda volta che onorati dalla vostra fiducia, ci presentiamo quali sindaci della vostra Società, a rendervi conto dei risultati del Bilancio del secondo esercizio sociale 1886 87.

Anche nello scorcio di detto esercizio ed in adempimento alle prescrizioni di legge, furono frequenti le nostre verifiche di Cassa dei depositi e dei libri sociali, e ci è grato il potervi dichiarare che tutto fu sempre riscontrato assai regolare e ben tenute in evidenza e con chiarezza le molteplici scritturazioni.

Entrando nell'esame del Bilancio, quale vi viene sottoposto dallo spettabile Consiglio di Amministrazione, troviamo con compiacimento un risultato industriale assai lusinghiero in confronto dell'esercizio precedente, dovendo anche tener conto che si tratta del secondo anno di azienda così importante.

Il capitale sociale trovasi immutato in L. 135,000,000 dovuto in 270,000 azioni da L. 500, tutte versate.

L'estensione delle linee esercite dalla Società al 1° luglio 1886 era di 4295 chilometri, calcolando solo metà della linea comune Milano Chiasso.

Per effetto delle linee nuovamente aperte al 30 giugno 1887, erano 4511 i chilometri in esercizio, di cui 4001 della rete principale e 510 della rete secondaria.

Nel corso dell'esercizio 1886 87 la linea Bra-Carmagnola venne riunita alla Rete principale, avendo raggiunto il prodotto richiesto dalle Convenzioni col regio Governo.

I prodotti della nostra Rete principale ascesero a lire 110,961,268.67 con un aumento di lire 6,475,769.59 in confronto dell'esercizio precedente.

La Rete secondaria produsse L. 1,939,476.66 in aumento di L. 373,694.09.

Sul prodotto ottenuto dalla Rete principale in		L. 110,961,268.67
sono da dedursi il 27 1/2 0/0 dovuto al Governo sulla Rete principale in	L. 30,514,348.88	
ed il 10 0/0 per i fondi previdenza e per l'uso del materiale . .	» 11,096,126.87	» 41,610,475.75
restano		L. 69,350,792.92
alle quali si devono aggiungere per metà del prodotto lordo della Rete secondaria	»	969,738.33
A riportarsi		*L.* 70,320,531.25

Riporto L. 70,320,531.25

per equivalente di L. 3000 per chilometro della stessa Rete . . . . » 1,347,764.82

e per introito a rimborso di spesa . . » 2,625,208.90

Avremo così quale quota spettante alla nostra Società sui prodotti di tutte le linee L. 74,293,504.97

Le spese d'ogni categoria come dagli allegati al bilancio essendo di . . . . » 73,376,504.51

Rimangono L. 917,000.46

Spetta alla Società per corrispettivo per l'uso del materiale rotabile ed esercizio dovutole a termine dell'articolo 23 del contratto . . . . » 7,820,000.—

Si realizzò un profitto sull'esercizio della linea da Modane al confine . . . . » 23,144.78

e per proventi diversi . . . . » 372,530.88

Risultando così un totale di utili sociali » 9,132,676.12

delle quali vanno ancora prelevate:

Per ricchezza mobile L. 1,060,730.17

Per quota d'ammortizzazione delle spese di fondazione come da all. . . . . L. 60,119.87 L. 1,120,850.04

Utili netti L 8,011,826.08

Sopra questa somma il nostro Consiglio di Amministrazione vi propone fare le seguenti prelevazioni e distribuzioni, applicando il disposto degli Statuti e del contratto col R. Governo.

Saldo utili netti come precede . . L. 8,011,826.08

dalle quali prelevando 1|20 per la riserva ordinaria in . . . . » 400,591.30

restano L. 7,611,234.78

Agli Azionisti in ragione del 5 0|0 annuo sopra L. 135,000,000 . . . . » 6,750,000.00

rimangono L. 861,234.78

Da questa somma vanno prelevate per il 10 0|0 a favore del fondo di riserva straordinario (art. 58 dello Statuto) . » 86,123.48

L. 775,111.30

Sulle quali spetta il 10 0|0 a favore del Consiglio d'Amministrazione per esser distribuito fra i suoi componenti ed i capi-servizio in . . . . » 77,511.13

Saldo utile disponibile L. 697,600.17

che lo spettabile Consiglio d'Amministrazione vi propone di applicare:

per L. 675,000 — quale dividendo in ragione di lire 2 1|2 sopra ciascuna delle 270,000 azioni, riportando in prima linea in conto nuovo esercizio 1887-1888 la rimanenza di lire 22,600.17.

Il Collegio dei vostri Sindaci associandosi pienamente alle conclusioni del Consiglio di Amministrazione, vi propone l'approvazione del Bilancio quale vi è presentato.

Coll'approvazione di questo Bilancio le vostre riserve saranno costituite come segue:

Riserva ordinaria al 1° luglio 1886 . . L. 2,527,755.39

Interessi su questa somma a tutto il 30 giugno 1887 . . . . » 109,957.36

Somma proveniente dall'esercizio 1886-87 » 400,591.30

Riserva ordinaria al 30 giugno 1887 . L. 3,038,304.05

Più per prima destinazione al fondo straordinario di riserva, preveduto dall'articolo 58 dello Statuto, L. 86,123.48.

Le riserve sociali coi risultati dell'esercizio 1886-87 si trovano quindi aumentate di lire 596,672.14, rafforzando considerevolmente l'assetto sociale.

Chiudendo la nostra breve relazione, ci è grato il poter tributare i ben meritati elogi agli egregi componenti il vostro Consiglio di Amministrazione, al Direttore generale ed ai signori Impiegati, che hanno ben cooperato al risultato dell'Impresa vostra e confidando fermamente che colla solerzia ed attività della vostra Amministrazione secondata dal R. Governo nell'applicazione dei patti contrattuali si possa considerare ormai assicurato l'avvenire della Società.

Firmati: *Enrico Rava - Enea Bignami - Alberto Oppenheim - G. G. Schuster Burckhardt Ambrogio Bigatti.*

CONCLUSIONI ADOTTATE
DAL
CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 45*).

« All'infuori della doppia sospensione molte disposizioni possono concorrere felicemente a questo risultato.

« L'interposizione di materie assordanti in qualsiasi punto del percorso dell'urto o della vibrazione che si vuol assorbire fra la rotaia ed il viaggiatore, produrrà lo stesso effetto, dalle lastre di guttaperga interposte fra cassa e telaio sino alle materie di grosso spessore poste sul pavimento delle vetture, come i tappeti e le sospensioni interne provate dalla Compagnia dell' Ovest francese.

« L'accumulazione delle materie elastiche, purchè siano sempre in relazione coi carichi che devono sopportare, e che non giungano a dare una sgradevole mobilità può ottenersi con differenti mezzi.

« La necessità d'una buona sospensione si è fatta grande in questi ultimi anni, inquantochè l'azione dei freni, che prima non era mai applicata alle vetture viaggiatori di 1ª classe, si esercita ora su tutte le ruote dei treni essendo essi muniti di freni continui.

« Vi è in quest'azione, che si fa talvolta sentire in modo violento, un nuovo elemento di vibrazione sgradevole che bisogna cercare di diminuire con tutti i mezzi possibili.

« Ed è questa considerazione appunto che determinò la prova, sulle linee dello Stato francese, delle lastre di guttaperga interposte fra gli attacchi delle bielle di sospensione di scarpa del freno ed i telai e di qualche altra precauzione della stessa natura.

« Questa necessità della successiva superposizione di molle e di materia elastica si ritrova perfino nelle vetture a *truks* dette americane. In queste vetture tutta la massa elastica è concentrata nella sospensione dei *truks*, ma la loro costruzione presenta il vantaggio che le vibrazioni

che non sarebbero state assorbite dai *truks*, giungono attenuate di molto ai piuoli che portano sospesa la cassa come un'amaca e si perdono più facilmente in tutta la massa della cassa stessa senza giungere al viaggiatore.

« Le molle del resto sono disposte le une per attenuare gli urti laterali causati, nei passaggi curvi, dalla gran velocità; gli altri per ammortare gli effetti dell'ineguaglianza della strada, da quest'insieme si ottengono i migliori risultati. Le molle in guttaperga furono sostituite dalle molle d'acciaio.

« Ripetiamo ancora che il risultato desiderato può ottenersi forse con maggior pena ma con più gran merito con una sospensione ben studiata e ben tenuta sulle vetture a due assi.

« Finalmente se nelle vetture a due assi è difficile applicare molle la cui lunghezza ed altezza dovrebbero essere aumentate in ragione dell'aumento stesso del peso delle vetture, obbligate come sono a portare tanti nuovi ordigni, le vetture a tre assi ed a sei molle permettono una interposizione di materie elastiche sufficienti e danno un rullìo dolce e uniforme quando la montatura sia stata molto curata.

« La questione si riduce dunque nel sapere quale influenza poteva avere sul rullìo la velocità dei treni.

« A questo proposito pare che le vetture relativamente leggiere, come ad esempio quelle a due assi ed a compartimenti impiegate sui continenti, la velocità possa avere una grande influenza dovuta in gran parte all'importanza degli urti che la vettura prova non solo in senso verticale ma altresì in senso trasversale sia all'attacco delle curve sia nei passaggi degli apparecchi della via.

« Questi effetti sono certamente attenuati per le grosse vetture come quelle americane nelle quali, secondo le testimonianze e le esperienze degli ingegneri americani, le vibrazioni si fanno sentir meno a grande che a piccola velocità.

« In una memorabile occasione, quando cioè si trattò di trasportare ferito, da Washington alle rive del mare, il Presidente degli Stati-Uniti, Garfield, la barella sulla quale giaceva, convenevolmente sospesa in una vettura del *Pensylvania Railroad*, riceveva delle trepidazioni incomodo pel malato, colla velocità di 30 chilometri all'ora, ma tali trepidazioni cessarono quando, per Consiglio dell'ingegnere della Conpagnia, il treno corse con una velocità di 60 chilometri all'ora.

« Finalmente il peso delle rotaie, la rigidità della strada, la sua regolarità, la sua massa per metro corrente e la sua solidità appaiono, a molti ingegneri, una condizione necessaria al buon rullìo delle vetture e pare che l'elasticità d'una strada leggiera, la cui manutenzione già si presenta più difficile, sotto l'azione di treni rapidi e pesanti, deve essere una causa di perturbazione da apprezzarsi nel rullìo delle vetture.

« Riassumendo è possibile ottenere dalle vetture buone condizioni di rullìo sia colle sospensioni semplici sia con quelle doppie. In generale conviene impiegare molle d'acciaio per sospendere tutto l'assieme del veicolo sulle ruote, delle materie elastiche tali alla guttaperga, al feltro, ai tappeti, ecc. per ottenere l'ammortamento degli urti di piccola intensità e le vibrazioni lievi provenienti dal rullìo della vettura; tutte cose che rendono anche meno sonore le vibrazioni.

« *C. Dei limiti nei quali è utile ridurre il peso delle vetture e dei mezzi più pratici per giungere ad un tale risultato.* — L'aumento di peso delle vetture, prodottosi in questi ultimi anni, è dovuto a più cause, per così dire, fatali, delle quali sarebbe vano voler negare l'importanza.

« Da un lato aumentarono i bisogni di comodità sia nei viaggi che nella vita privata, sia perchè aumentarono le lunghezze dei percorsi.

« Risultarono da ciò importanti modificazioni e perfezionamenti nella costruzione del materiale.

« Fra questi perfezionamenti è duopo citare l'accrescimento di cubi d'aria posti a disposizione del viaggiatore, cioè la maggior ampiezza ed altezza delle vetture, le migliorìe in esse fatte, ecc.

« D'altra parte le preoccupazioni per la sicurezza del viaggiatore condusse all'applicazione di misure di sicurezza fra le quali va notata quella dei freni continui che furono causa d'un accrescimento di peso del materiale, cosicchè il peso morto, per posto di prima classe, ch'era altra volta di chilogramm. 250 circa, raggiunse ora i 4, 5 e 600 chilogrammi.

« Pare quindi incontestabile la necessità d'arrestarsi in questi aumenti di peso morto, sotto pena di diminuzione nella velocità dei treni di viaggiatori, poichè non solo l'aumento di peso morto avrà per effetto un'aumento di spesa per le Compagnie ma avrà anche l'inconveniente di rendere difficile la formazione dei treni.

« Se da un lato è necessario per la comodità del viaggiatore che gli elementi costitutivi d'un treno non siano troppo leggieri, d'altro lato è duopo porre d'accordo questo interesse colla riduzione ai minimi termini del peso morto per ogni posto offerto al pubblico. È questa una questione di cui è duopo preoccuparsi senza posa nella costruzione dei nuovi tipi di vetture di lusso, specialmente se si decide l'allungamento delle vetture sia facendole posare su tre assi, sia adottando il tipo americano.

« La ripartizione delle casse e la loro confezione interna a seconda dell'uso cui sono destinate, le abitudini del paese nel quale circolano i bisogni dell'esercizio, ecc., hanno una grande influenza sulle quantità del peso morto.

« Per le vetture di lusso che s'introducono ora in certi treni celeri, se non per formarne la totalità, almeno per figurarvi a titolo di modello, è del più alto interesse non oltrepassare un dato limite per non compromettere il successo d'un apprezzato perfezionamento.

« L'esempio dell'Inghilterra, ove circola un certo numero di vetture di gran lunghezza ed a compartimenti, pare provare che si può giungere, mediante lo studio accurato degli elementi costitutivi del materiale e della loro connessione, a non oltrepassare di troppo la media del peso morto per posto offerto. Questo problema però a lungo meditato è di difficile soluzione. Dobbiamo dire che è insolubile? Malgrado lo scoraggiamento d'alcuni membri della Sezione, io non lo credo. È desiderabile che i materiali siano di qualità e resistenza eccezionale, ch'essi siano poco voluminosi e di poco peso mediante la soppressione d'organi inutili.

« Finalmente un'opinione parve farsi strada dal com-

plesso della discussione, ed è che la comodità spinta oltre un dato limite dev'essere oggetto d'una sovratassa che compensi l'accesso di spesa che reca l'aumento del peso morto, per ogni posto offerto, ad ogni Compagnia.

« Senza fissare la cifra nella quale converrebbe restringersi, tutti furono d'accordo su questo punto: che è importante diminuire, mediante perfezionamenti e migliorie nella costruzione, il peso morto del materiale viaggiatori tenendo conto della sicurezza, della facilità di manutenzione del materiale e della comodità che divenne necessario offrire al pubblico ».

Queste conclusioni furono ratificate in Assemblea plenaria dopo brevi osservazioni dei signori Riva, Polonceau, Banderali e Belpaire.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Sappiamo che continuano attivamente le pratiche fra il Governo e le Società ferroviarie per risolvere le questioni relative alla costruzione della rete complementare. Anche in questi giorni il Presidente e il Direttore generale della Mediterranea si trovano a Roma per tale oggetto. Perciò in questa settimana non si riunì il Comitato e la prossima seduta venne indetta pel 17 corrente.

><

Presso il R. Ispettorato generale hanno luogo, pure in questi giorni, conferenze tra i delegati del Governo e quelli delle Amministrazioni ferroviarie per stabilire le basi di una nuova convenzione sui viaggi dei Senatori e Deputati. A questi verrebbe rilasciato, in luogo dell'attuale libretto a scontrini, un biglietto di circolazione permanente, pel quale lo Stato corrisponderebbe un prezzo d'abbonamento, commisurato sull'estensione chilometrica delle diverse reti.

><

Presso la Direzione generale della rete Mediterranea si riunirono il 5 corrente i Rappresentanti delle tre grandi Società e dell'Amministrazione delle Poste allo scopo di intendersi definitivamente per l'attivazione della nuova convenzione sul servizio postale ferroviario. Rimangono ancora da risolversi alcuni punti, pei quali pendono ora le pratiche col Governo.

><

Ci informano che la Società per le strade ferrate del Mediterraneo ha in questi giorni trasmesso al R. Ispettorato generale i progetti per gli ultimi due tronchi della linea Sparanise-Gaeta, già compilati dalla Direzione tecnica governativa della ferrovia Roma-Sulmona e da essa Società riveduti, insieme alle sue proposte per l'esecuzione dei lavori.

La linea Sparanise-Gaeta è divisa in tre tronchi. Pel primo, da Sparanise a Sessa Aurunca, lungo metri 14,620, la Società presentò le sue proposte, tecniche e finanziarie, fin dal novembre dello scorso anno. Gli altri due sono da Sessa Aurunca a Formia, lungo metri 25,776 e da Formia a Gaeta, lungo m. 10,404, ed anche per questi la Società ha ora comunicato il risultato della sua revisione, che porta diverse varianti nei prezzi, nella qualità e quantità dei lavori.

La massima pendenza della linea sarebbe del 25 per mille: una variante presentata dalla Società la ridurrebbe però al 15. Il raggio minimo delle curve è di m. 250. Sul terzo tronco sono previste due gallerie, quella di Monte Pecoraro, lunga m. 2481, e quella di Monte Conca, lunga m. 270.

><

Annunciamo con piacere, che finalmente un Decreto ministeriale in data del 9 corr. approva il progetto presentato dalla Società esercente la rete Mediterranea per il tanto necessario ed invocato impianto della stazione di smistamento di S, Bovo a Novi, autorizzando la relativa spesa, prevista in L. 1,730,000.

><

Con altro Decreto ministeriale dell'8 corr. mese venne autorizzata la spesa di L. 139,000 pel rinnovamento e completamento della massicciata sul tronco Annone-Felizzano, della linea Torino-Genova.

><

Ci consta che il 4 del corr. mese venne tenuta in Torino una conferenza fra il R. Ispettore Capo di questo Circolo ferroviario ed i rappresentanti del Servizio sociale del mantenimento e sorveglianza lavori, intorno al modo di sviluppare i lavori occorrenti per l'attuazione del progetto di massima concernente la sistemazione definitiva della stazione di Genova Piazza Brignole.

In detta conferenza venne riconosciuta la opportunità di occuparsi anzitutto della esecuzione di quella parte del progetto che riguarda l'impianto del nuovo servizio merci a piccola velocità oltre il Bisagno, essendo questo il bisogno più urgente dell'esercizio in considerazione della prossima apertura della galleria di S. Tommaso, ed essendo impossibile di portare modificazioni alle disposizioni della stazione attuale se prima non si provvede a quell'impianto.

Pei lavori di che trattasi si prevede fin d'ora che si incontreranno nè poche, nè lievi difficoltà per le espropriazioni, dovendosi occupare una buona parte di terreno compreso nel piano regolatore della città; ma si spera di addivenire ad un possibile accomodamento col Municipio di Genova, col quale si è appunto a tale scopo tenuta in questi ultimi giorni apposita conferenza.

><

Sappiamo che la Società anonima delle ferrovie secondarie Romane ha dichiarato al Ministero dei lavori pubblici di accettare lo schema di trasformazione della concessione della linea dei Castelli Romani, giusta le modificazioni formulate dal Consiglio di Stato. In sostanza la predetta Società si assumerebbe l'obbligo di presentare entro il termine di un anno, dall'apertura del tronco Roma-Albano, progetti e proposte concrete per la prosecuzione della linea Genzano-Nemi, vincolando all'uopo parte della cauzione definitiva.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi l'atto di transazione concordato colla Impresa Cesare De Lorenzi e con la Società Industriale di Napoli, a definizione della vertenza insorta con l'Amministrazione governativa per il collaudo dei lavori di costruzione del tronco ferroviario da San Michele

a San Donà della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro.

Il Consiglio medesimo ha ritenuto che possano meritare l'approvazione ministeriale il progetto definitivo e gli atti di sottomissione per la costruzione, presso la stazione di Roma, di un piazzale di scarico e deposito di materiale da costruzione provenienti dalla nuova linea ferroviaria Roma-Solmona.

><

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo parere su di una questione di competenza di spesa, fra l'Amministrazione governativa e la provincia di Belluno per lavori relativi al ponte sul Torrente Cordevole eseguito in servizio della ferrovia Belluno Feltre-Treviso e della strada Nazionale Bellunese.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa i contratti da essa stipulati colle Ditte: Miani e Venturi, Bochumer Verein e Tassara Filippo e figlii relativi alla provvista di n. 280 carri *F.* per le ferrovie complementari. La perizia preventiva della spesa all' uopo occorrente ammonta a L. 1,062,610.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di pieno accordo con quella delle ferrovie Meridionali, ha rassegnato per approvazione al R. Ispettorato Generale l'orario per l'accettazione e riconsegna delle merci nelle stazioni, attualmente in vigore, nel quale furono introdotte alcune modificazioni ritenute opportune nell'interesse del servizio.

><

Ci informano da Cuneo che quell'Ufficio divisionale della Società per le ferrovie del Mediterraneo, ha rimesso alla Direzione delle costruzioni per le ferrovie stesse il progetto di massima del tronco della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, compreso fra Limone e Ventimiglia.

><

A proposito della suddetta ferrovia, diamo qui di seguito lo stato delle due gallerie più importanti, (riferito al 1° del corrente mese) in costruzione sulla tratta da Robilante a Limone:

Galleria elicoidale lunga m. 1474; *scavo* in piccola sezione m. 800; in calotta m. 763; in grande sezione m. 734; *murature*, rivestimento in calotta m. 685; id. dei piedritti m. 664.

Galleria S. Bernardo lunga m. 1077; *scavo* in piccola sezione m. 282; in calotta m. 255; in grande sezione m. 79.50; *muratura*, rivestimento in calotta m. 173.00; rivestimento dei piedritti m. 61.00.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione generale della rete Mediterranea, il R. Ispettorato approvò l'aggiudicazione definitiva alla Ditta, Vignolo Salvatore di Sampierdarena dei lavori di modificazione ai locali del fabbricato viaggiatori in stazione di Pra (linea Genova-Ventimiglia), col ribasso del 16,60 sui prezzi di tariffa.

><

Sappiamo pure che dietro autorizzazione del R. Ispettorato la Società del Mediterraneo ha aperto le seguenti gare;

1° Appalto lavori d'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Ardore importante la somma di L. 27,000.

Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del giorno 21 andante.

2° Appalto lavori murarî per la ricostruzione del ponte sul torrente Lordo al Km. 371 + 280 della linea Taranto-Reggio. Importo L. 50,000. Il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 21 corrente.

><

Ci consta infine che ieri, dalla Società del Mediterraneo venne indetta la gara per appalto dei lavori di consolidamento di una parte dei vôlti e piedritti nella galleria De Barbieri fra Moneglia e Deiva. Importo circa lire 14,000. Le offerte dovranno pervenire avanti le ore 10 ant. del 26 corrente mese.

><

Da Cagliari riceviamo le seguenti informazioni sui lavori di costruzione della ferrovia secondaria da Monti a Tempio. Le espropriazioni sono compiute ed ultimati del pari sono i movimenti di terra, fatta eccezione pel tratto che comprende la variante di Luras, nel quale procedono regolarmente. Le opere d' arte possono considerarsi finite e così anche le stazioni e le case cantoniere, eccezione fatta pel fabbricato della stazione di Luras tuttora in corso. L'armamento della linea ha già raggiunto il chilom. 18 e procede bene e sollecitamente. Finora le spese fatte per la costruzione della linea sono valutate in L. 3,700,000.

><

Sappiamo che il giorno 5 del corrente mese ebbe luogo in Firenze una conferenza fra il R. *Ispettore* Capo del Circolo ferroviario locale, il Presidente del Consorzio per la ferrovia Arezzo-Stia ed i Rappresentanti della Società delle ferrovie Meridionali e di quella Veneta, per determinare i lavori strettamente necessarî per rendere possibile l' allacciamento della ferrovia Arezzo-Stia, alla stazione di Arezzo, pel 1° del prossimo gennaio.

><

In occasione del giubileo papale, le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell' Adriatico e della Sicilia accorderanno le seguenti facilitazioni per i partecipanti ai pellegrinaggi a Roma:

a) Istituzione di biglietti di andata e ritorno da tutte le principali stazioni a Roma, colla riduzione progressiva normale e con validità variabile da 5 a 20 giorni, secondo le distanze, e con facoltà di fermate intermedie;

b) Istituzione di biglietti a prezzo ridotto del 50 0[0 per le comitive composte di almeno 200 viaggiatori viaggianti di conserva, nell' andata e nel ritorno, anche se trasportate con treni speciali, riservato però alle Amministrazioni il decidere sulla loro effettuazione.

L'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo ha poi disposto la distribuzione di speciali biglietti supplementari di andata e ritorno per Roma, per quei viaggiatori che intendono nell' occasione di visitare Firenze, oppure Firenze e Siena. Tali biglietti sono valevoli a scelta per il tratto Pisa-Firenze-Pisa, ovvero Pisa-Firenze-Empoli-Siena-Grosseto, e venendo utilizzati per quest' ultimo itinerario, implicano la rinuncia al tratto Pisa-Grosseto del biglietto per Roma. Ai medesimi fu assegnato il prezzo speciale di L. 11 per la 1ª cl, 7 per la 2ª e 5 per la 3ª. Gli stessi

biglietti saranno anche distribuiti a Roma per la combinazione inversa.

Ha inoltre disposto che sia esteso ai viaggiatori giunti a Roma coi biglietti di andata e ritorno di cui sopra, il rilascio di quelli speciali d' andata e ritorno per Napoli ora riservato ai detentori di biglietti circolari.

><

Sull'andamento dei lavori di costruzione della ferrovia Portogruaro-Casarsa, riceviamo da Udine le seguenti informazioni le quali si riferiscono al 1° del corrente mese:

I movimenti di terra per la formazione del corpo stradale sono sviluppati lungo tutta la linea.

I manufatti progettati sono 83. Di questi 63 sono ultimati; 17 mancano dei soli coronamenti e 3 sono in costruzione, fra i quali il ponte sul Lemene. Mancano però le travate metalliche.

I fabbricati da stabilirsi nelle stazioni di Cordovado e di S. Vito sono molto avanzati e parecchi di essi mancano dei soli lavori di finimento. Le case cantoniere da eseguirsi sono in numero di 34. Di queste 20 sono ultimate, meno i pavimenti ed i serramenti; 12 sono in corso di costruzione e due sono appena iniziate.

Sono già iniziate le provviste di rotaie che si fabbricano nelle Acciaierie di Terni.

In generale i lavori procedono in modo soddisfacente, e tutto fa ritenere che potranno essere compiuti nel termine fissato dai contratti.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa in parte accogliersi una istanza della Ditta Harkort di Duisbourg concernente la liquidazione della fornitura e del collocamento in opera delle travate metalliche pel tronco Morbegno-Sondrio della ferrovia Colico-Chiavenna.

><

La Deputazione provinciale di Mantova concessionaria della ferrovia Suzzara-Ferrara ha sottoposto all'approvazione governativa i tipi del materiale mobile da impiegarsi nell'esercizio della ferrovia medesima.

><

Ci informano da Bologna che quella Deputazione provinciale ha fatto domanda al Ministero dei lavori pubblici per ottenere l'ingresso dei binarî della ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore-Massalombarda nel terreno destinato per l'impianto di quest'ultima stazione (la quale fa parte della diramazione Lavezzola-Lugo-Massalombarda, alla ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini) onde non venga ritardata l'apertura all'esercizio della predetta ferrovia, di cui è concessionaria la provincia di Bologna.

><

Sappiamo che la Direzione generale di sanità pubblica ha ammesso le considerazioni delle Amministrazioni ferroviarie circa la disinfezione dei carri destinati al trasporto del bestiame, per quanto riguarda la sospensione della esecuzione delle disinfezioni speciali, le quali con una razionale disinfezione ordinaria si possono abolire, e circa il foraggiamento del bestiame entro le 24 ore nei lunghi viaggi; e l'obbligo della disinfezione dei vagoni pel trasporto degli animali da cortile.

La predetta Direzione avrebbe però fatte eccezioni a proposito delle disinfezioni ordinarie per le quali troverebbe opportuni alcuni emendamenti alle proposte delle Società ferroviarie, nel senso di meglio garantirsi contro la propagazione delle epidemie.

><

Essendo insorta contestazione da parte di varî speditori circa al modo di tassazione del *cotone in faldelle*, merce non nominata tassativamente nella nomenclatura delle vigenti tariffe, le tre principali Amministrazioni ferroviarie, di comune accordo, hanno presentato al R. Ispettorato generale una proposta e modificazione alla nomenclatura medesima secondo cui verrebbe aggiunta la nuova voce *cascame di cotone in faldelle* colla indicazione della classe 4ª W e della tariffa speciale comune n. 107, serie G, stabilendo di conseguenza che nella voce attuale *cascame di cotone, di filati o di tessuti di cotone, in balle*, debbano ritenersi escluse le *faldelle di cotone*.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo.

L. 30,000 per lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori in stazione di Ardore, sulla linea Taranto-Reggio;

L. 18,400 per cambio della massicciata del binario a mare tra i Km. 0,424.15 e 3,308.15 della linea Castellamare-Torre Annunziata;

L. 14,490 per impianto di una piattaforma e di un binario pel rialzo dei vagoni in stazione di Pisa;

L. 2,300 per adattamento della rimessa locomotive in stazione di Roma;

L 13,700 per ristauro e consolidamento della galleria De-Barbieri sul tronco Moneglia-Deiva della linea Genova-Pisa;

L. 8,431 per l'impianto dell'illuminazione a gaz in stazione di Chiavari;

><

Dall'egregio ingegnere Guido Parravicini di Milano riceviamo all'ultimo momento un lungo ed elaborato scritto sulla grave questione ferroviaria.

Non consentendocelo il tempo e lo spazio siamo obbligati, nostro malgrado, a rinviarne la pubblicazione al prossimo numero.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato al regio Ispettorato generale delle ferrovie il progetto completo per l'impianto del servizio merci a piccola velocità, e di un terzo binario in stazione di Migliarino, lungo la linea da Genova a Pisa.

La spesa all' uopo preventivata ascende a L. 150,000 ed i lavori da eseguire consistono: nell'ampliamento della sede stradale; nel prolungamento di un sottovia; nella costruzione di un piano caricatore e di un magazzino per le merci; nel riordinamento dell'impianto dei binari; nell'impianto di bilancia a ponte e nel riordinamento delle chiusure; nella formazione della massicciata per la strada di accesso e per il piazzale.

— La Società predetta ha inoltre presentato alla superiore approvazione:

La planimetria ed il profilo della nuova stazione di Bastia, giusta il progetto concordato dalla Società con l' Ufficio di Ispezione di circolo; ed il preventivo della spesa di L. 700,000 occorrente per l'impianto della nuova stazione e della curva di raccordamento della linea da Cuneo a Mondovì con la ferrovia Savona-Bra;

La proposta per l'impianto di una piattaforma a vapore del diametro di m. 14.50 nella rimessa rotonda della stazione centrale di Milano, in sostituzione dell' attuale di m. 13, la quale è assolutamente insufficiente a disimpegnare il servizio in quella stazione importantissima. La spesa all'uopo necessaria è preventivata di L. 52,200;

Il progetto ed il preventivo della spesa di L. 10,515, per provvedere alla sistemazione delle tre trincee situate alle progressive 70,927, 71,381 e 76,058 della linea da Savona a Bra;

La proposta per l'applicazione del freno automatico Westinghouse a n. 10 carrozze di 3ª classe da adibirsi alla composizione normale dei treni 3 e 2 della linea Genova-Roma; 125 e 126 di quella Genova-Ventimiglia e 3 e 2 di quella Torino-Modane, onde così completare il numero delle carrozze di 3ª classe munite del detto freno che occorrono pei treni suindicati;

Il contratto stipulato con la ditta Tassara Filippo e figli di Voltri per la provvista di n. 10,000 piastre di ferro per armamento Vignole n. 2;

Il progetto ed il preventivo della spesa di L. 17,300 occorrente per l' impianto di una piattaforma del diametro di m. 8.50 in stazione di Alessandria;

Il contratto colla ditta Policastro di Corigliano per lavori murari relativi alla costruzione del ponte al chilom. 131.200 della linea Taranto-Reggio;

Il contratto colla ditta Scotolini-Locatelli di Reggio Calabria per la costruzione di muri di difesa contro il mare nella ferrovia Taranto-Reggio, presso Capo Zeffiro;

Contratto colla ditta Larini Nathan e C. di Milano per l'impianto di serbatoi nel nuovo deposito locomotive a Sampierdarena;

Contratto colla ditta Guarneri Nestore di Roma per la costruzione di pozzi e cisterne in alcune case cantoniere della linea Roma-Ceprano;

Contratto colla ditta Sogno Felice di Deiva per la costruzione di muro parasassi in stazione di Deiva (linea Pisa-Genova);

Gli elaborati d'appalto per la provvista da farsi a rimborso di spesa dei meccanismi ed apparecchi fissi necessari ai tronchi Vallo-Pisciotta e Teggiano-Casalbuono delle linee Battipaglia-Castrocucco e Sicignano-Castrocucco.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato all' approvazione del regio Ispettorato generale:

1. Il progetto modificato per l'impianto di un binario di quinta classe per servizio delle merci in stazione di Rolo-Novi, lungo la linea Mantova-Modena;

2. La proposta per la costruzione di m.l. 1342 di muretti a secco d'isolamento della linea Ancona-Foggia, fra i chilom. 419,568 e 450,239;

3. Il contratto stipulato colla Tuscan gas Company (Limited) di Londra per l'impianto della illuminazione a gas nelle stazioni di Prato e di Lucca;

4. La proposta di spesa di L. 14,500, per ricaricare la massicciata del tronco Bologna-Persiceto, nella linea da Bologna a Verona;

5. La proposta per la sostituzione di tre piattaforme da m. 4 esistenti in stazione di Firenze, con altrettante del diametro di m. 4.

6. Il preventivo di L. 4120 per la costruzione in stazione di Roma di un fabbricato pel servizio degli scaldapiedi.

7. La proposta per la spesa di L. 14,700 necessaria per provvedere alla costruzione di m.l. 7271 di muretti di chiusura lungo la ferrovia fra Monopoli ed Otranto;

8. La proposta per il completamento dei muri di sostegno nella trincea di Santa Maria del Colle lungo la linea Foligno-Terontola, i cui lavori sono preventivati in L. 61,900;

9. Il nuovo progetto per l'ampliamento e la sistemazione definitiva della stazione di San Martino della Battaglia lungo la linea Milano-Peschiera col relativo preventivo di spesa di L. 22,700;

10. La proposta per lavori di ampliamento occorrenti in stazione di Suzzara in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Ferrara-Suzzara. La spesa ascende a L. 130,840 da ripartirsi fra le linee interessate, cioè Suzzara-Ferrara, Parma-Suzzara e Mantova-Modena;

11. Nuovo progetto di ampliamento della stazione di Monsummano Pieve a Nievole con un preventivo di spesa di L. 112,250, non compreso il materiale d' armamento. L' appalto sarà diviso in tre lotti, cioè: 1. lavori di terra, ghiaia e muratura: 2. fornitura degli infissi in legno delle porte e finestre; 3. costruzione di pensiline metalliche;

12. Progetto modificato per la sistemazione del deposito locomotive Nord in stazione di Bologna, con un preventivo di spesa di L. 124,200 non compreso il materiale d' armamento.

Ferrovia Fabriano Urbino-Sant'Arcangelo. — Il Municipio di Urbino ha spedito al Ministro dei lavori pubblici una petizione di cinquanta comuni interessati alla costruzione della ferrovia Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo compresa nella terza categoria delle linee stabilite con la legge del 1879. Essi domandano che si dia con sollecitudine principio alla costruzione del tronco Fabriano-Urbino, già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; pregano il Ministro di scegliere ingegneri incaricati di risolvere le questioni insorte sul tracciato del tronco Urbino-Sant'Arcangelo, esperano nella giustizia del governo.

Ferrovia Saronno-Mendrisio. — Il Circolo industriale e commerciale di Milano nella sua seduta di martedì scorso approvò un ordine del giorno col quale plaude alla deliberazione del Consiglio Municipale di chiedere la concessione della ferrovia Saronno-Mendrisio ed all'offerta di costruire a spese dell'erario cittadino la occorrente dogana internazionale, purchè essa venga situata nel territorio Comunale, e fa voti perchè il Governo del Re appoggi la coraggiosa iniziativa e accolga le suesposte domande del Comune di Milano.

Ferrovia Viterbo-Corneto Tarquinia. — Il Consorzio costituitosi fra i Comuni di Viterbo, Civitavecchia, Corneto Tarquinia e Toscanella ha chiesta la concessione col massimo sussidio governativo di L. 3000 al chilometro e per la durata di 70 anni, della ferrovia da Viterbo a Corneto Tarquinia. A tal uopo il predetto Consorzio ha ripresentato per la successiva approvazione il progetto redatto dall' Ing. Martelli con le modificazioni e rettifiche suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che già ebbe ad esaminarlo fin dal dicembre 1883.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Si annuncia che la società ferroviaria Parigi-Lione-Mediterraneo eseguisce studî ed intavola negoziati coi banchieri francesi, svizzeri ed italiani allo scopo di aprire una galleria attraverso il colle Faucille (confine franco svizzero presso Ginevra) destinato ad abbreviare

considerevolmente il tronco Dijon-Nyon, nel tracciato del Sempione.

— Martedì sera il Circolo Industriale e Commerciale di Milano tenne una seduta per trattare sullo stato attuale del progetto pel valico del Sempione e sulla concessione della ferrovia Saronno-Mendrisio alla città di Milano.

L'adunanza riuscì numerosa: fu presieduta dal cav. Tommaso Bertarelli. Dopo breve discussione, alla quale prese parte anche l'on. Colombo, lodando il Circolo perchè patrocina il progetto del valico del Sempione e dichiarando che egli l'avrebbe sostenuto anche alla Camera, fu approvato un ordine del giorno nel quale è detto che il Circolo, « associandosi ai voti della Camera di commercio e del Consiglio comunale. confida che il Governo, approfittando delle circostanze presenti, eccezionalmente propizie, vorrà favorire l'attuazione del valico, del Sempione, cooperandovi anche finanziariamente in quella proporzione che i vantaggi attendibili da tale impresa e la convenienza di avervi qualche influenza sia nella costruzione, che nell'esercizio, possono consigliare. »

Ferrovie Francesi. — La Compagnia delle Strade francesi dell'Ovest, è stata, con recente decreto ministeriale autorizzata, ad effettuare dei treni leggieri sulle linee della sua rete.

Le carrozze di questi treni non potranno superare il numero di sei, ed avranno per scorta un personale limitatissimo. Il servizio di questi treni, pur avendo una velocità normale, venne limitato alle brevi percorrenze, e le fermate saranno facoltative allo scopo di poter prendere e lasciare viaggiatori in punti determinati fra le stazioni intermedie.

— Il governo autorizzò la Compagnia ferroviaria della rete d'Orléans ad aprire all'esercizio il tronco Saint Savin-Le Blanc, della linea di Paitiers. Questo tronco e lungo venti chilometri e mezzo.

Ferrovie Spagnuole — Al governo spagnuolo sono stati presentati molti progetti di ferrovie, fra i quali vanno notati i seguenti: Ortigaiera-Ferrol a scartamento ridotto; Algesira-Babadilla per Bocaleones; Guadarangue-Gibilterra; Trubia-Aviles per il servizio dell'arsenale d'Artiglieria.

Ferrovie Austro Ungariche. — Le seguenti cifre, che togliamo dalla *Deutsche Zeitung*, danno il movimento ferroviario austriaco nei primi nove mesi dell'anno corrente

Prodotto lordo, fiorini 179,243,466 per chilometri 23,076 di ferrovie esercitate.

Prodotto chilometrico, fiorini 7768.

In paragone dell'eguale periodo 1886 notasi:

a) la costruzione di 662 chilometri di nuove ferrovie;

b) un aumento del prodotto lordo pari a fiorini 4,659,940;

c) Una diminuzione del prodotto chilometrico di 21 fiorini a chilometro, corrispondente ad una diminuzione proporzionale del 0,2 per cento.

Ferrovie dell'Alsazia-Lorena. — Il Consiglio federale germanico si è occupato del bilancio delle ferrovie dell'Alsazia-Lorena esercitate dallo Stato per l'esercizio del 1888-89. Questo bilancio prevede un'eccedenza di 18,284,100 marchi dei prodotti sulle spese, ossia 1,587,500 marchi di più dell'esercizio 1887-88. Tale eccedenza è dovuta principalmente all'aumento dei trasporti di merci.

Ferrovie Serbe. — Il 12 ottobre u. s. venne effettuata dal Governo serbo la visita di ricognizione della Sezione da Bela-Palanka-Pirot al confine serbo, la quale costituisce la continuazione della linea da Nisch a Palanka, già in esercizio sino dal principio del corrente anno. Questi 48 chilometri vennero costruiti dalla Società Vitali e Comp. in breve tempo; i lavori preparatorî, infatti, non furono incominciati che nei primi mesi del 1886. Si assicura che in un mese la linea sarà aperta all'esercizio e che un servizio regolare verrà stabilito fino alla frontiera serba.

Ferrovie Bulgare. — Un telegramma da Sofia del 6 corr. ci annunziò l'arrivo in quella città della prima locomotiva, locchè diede luogo a molte dimostrazioni di gioia da parte di quella popolazione. La linea in costruzione è quella di Tzaribrod Sofia-Vakarel, ultima sezione della grande linea verso Costantinopoli, e si calcola che potrà essere ultimata fino alla frontiera serba per la fine dell'anno corrente.

Ferrovie della Repubblica Argentina. — I signori Clark e C. furono dichiarati concessionarî delle seguenti due linee:

1. Da Monte Caseros a Posadas, capitale del territorio delle Missioni;

2. Da Monte Caseros a Corrientes, capitale della provincia dello stesso nome. Questa linea si dirigerà per Curuzu-Cuatia, Mercedes, San Roque, Saladas, Bella Vista, Empedrado e Lomas.

I piani definitivi debbono essere presentati verso il mese di dicembre, ed i lavori cominciati sei mesi dopo per essere terminati in 5 anni. Le linee verranno costrutte collo scartamento di m. 1,435.

Il Governo garantisce per vent'anni un interesse del 6 0[0 sul costo chilometrico di 30,500 dollari-oro. Il coefficiente d'esercizio deve essere di 50 0[0.

Notizie Diverse

Servizio internazionale. — Le ferrovie belghe dello Stato, d'accordo con quelle francesi dell'Est, avendo praticamente riconosciuto che i trasporti a grande velocità del servizio italo-belga, istradati esclusivamente per la via di Lamorteau, subivano notevoli ritardi, non trovando in quella stazione le necessarie combinazioni di treni in coincidenza, hanno stabilito che i trasporti a grande velocità vengano instradati per la via di Athus e quelli a piccola velocità per la via di Lamorteau.

Riscaldamento delle vetture agli Stati Uniti. — Il Senato dello Stato di New-Hampshire votò una legge per regolare il riscaldamento delle vetture per viaggiatori. Secondo tale legge tutte le Compagnie dovranno adottare il sistema che sarà approvato dal Comitato dei Commissari per le ferrovie. Le Compagnie che violassero la legge sarebbero condannate ad una multa che non oltrepasserà mai le L. 2,500. La legge andrà in vigore il 1° gennaio 1889.

Il Canale di Nicaragua. — La *Frankfurter Zeitung* del 4 corrente assicura che parecchi ingegneri ed architetti partiranno coi loro assistenti alla fine di novembre su apposito piroscafo per Nicaragua, allo scopo di stabilire sul luogo il tracciato del progettato canale.

Le spese di costruzione di questo canale sono preventivate in 50 milioni di dollari (250 milioni di lire), e si calcola di poterlo compiere in sei anni.

Il progetto di tagliare l'istmo di Nicaragua e di congiungere, mediante un canale, approfittando del lago di Nicaragua e dei fiumi San Carlos, San Juan ecc., l'Oceano Atlantico col Pacifico, data da alcuni anni fa. Il canale avrà 7 cateratte, una profondità di metri 8,50 per alcuni tratti e, per altri, una profondità anche maggiore.

Vapore e lavoro. — Secondo una curiosa statistica della *Pall Mall Gazette* la forza motrice a vapore esistente in tutto il mondo corrisponde a 46 milioni di cavalli-vapore, dei quali 24,000,000 possedenti in ordine decrescente dagli S. U. d'America (7,500.000), dall'Inghilterra (7,000,000), dalla Ger-

mania (4,500,000), dalla Francia (3,500,000) e dall' Austria-Ungheria (1,500,000).

Siccome ogni cavallo-vapore equivale a tre cavalli ed ogni cavallo a sette uomini, ne consegue che la forza motrice applicata alle arti ed alle industrie nel mondo rappresenta la forza di circa 100 milioni di uomini, ossia, in altri termini, è più che doppia della popolazione lavoratrice della terra.

Non è quindi esagerazione dire che il vapore ha triplicato il lavoro dell' uomo.

Le ferriere di Bochum. — Nell'adunanza generale della Società delle « Ferriere di Bochum, » avvenuta il giorno 28 ottobre, intervennero 62 azionisti, i quali rappresentavano 1950 azioni, e fu approvato ad unanimità il rendiconto dell'anno amministrativo 1886-1887, fissando il dividendo annuale per ogni azione al 7 per cento. Sono stati riconfermati in carica per il nuovo esercizio i revisori dei conti. La Società delle Ferriere di Bochum, in Prussia, è, come si sa, cointeressata con le acciaierie di Savona.

Canale di Panama. — Il Bollettino della Società del Canale di Panama dà le informazioni seguenti sul cubo estratto durante il mese di settembre.

In luglio gli scavi a Colon, Gatun e la Boca avevano raggiunto la cifra di 393,000 metri; in agosto era stata ottenuta la cifra di 364,000 metri; in settembre il cubo è stato di 449,000 metri soltanto, ossia una diminuzione di 185,000 metri sulla cifra importante d'agosto, ma che lascia ancora un aumento di 56,000 metri su luglio. Quanto ai cantieri, compresi tra Gatun e la Boca, le cifre del mese precedente sono state ottenute in settembre, ad eccezione tuttavia del cantiere di Tavernella. Finalmente il cubo delle Derivazioni che è aumentato in settembre a 179,000 metri, è superiore di 53,000 metri al cubo di agosto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		5 Novembre	Novembre 12
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 796	782
» »	Mediterranee	» 622.50	610
» »	Sicule	» 582	570
» »	Sarde (preferenza)	» 285	287
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 551	551
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	304
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara Seregno	» 250,50	250,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» »	» 2ª emiss.	» 315	315
» »	Centrale Toscana	» 539	537
» »	Meridionali	» 322	322
» »	Sarde, serie *A*	» 315	314
» »	» serie *B*	» 318	319
» »	» 1879	» 320	319
» »	Pontebba	» 482	488
» »	Nord-Milano	» 261	271
» »	Meridionali Austriache	» 299	297,50

CONVOCAZIONI

Società Generale per le Ferrovie complementari. — I signori Azionisti sono convocati in Assemblea generale straordinaria per il giorno 5 dicembre alle ore 3 pom. nella sala della Camera di Commercio in Roma.

Navigazione Generale Italiana. — Il 20 dicembre p. v. alle ore 2 pom. presso la Sede della Società in Roma, via del Corso, 385, 1.o piano, avrà luogo l'Assemblea generale degli azionisti.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura della Provincia di Siracusa (17 novembre, ore 12 mer., fatali). — Appalto di tutti i lavori occorrenti per lo adattamento a Casa di Relegazione del Castello di Augusta. Importo ridotto L. 72,312. (V. n. 43 del *Monitore*).

Comune di Portomaggiore (17 novembre, ore 12 merid. 1.a asta). — Appalto per la fornitura della ghiaia occorrente per la manutenzione delle strade comunali nel triennio 1888-89-90. Importo annuo L. 31,877.28. Fatali 3 dicembre ore 12 merid.

Municipio di Padova (18 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto per i lavori di rialzo ed ingrosso con parziali rifili dell'argine destro Fratta tra la casa Pelà superiormente alla chiavica Fossetta ed il ponte Gradenighe (m. 2308). Importo L. 22610. Cauzione provvisoria L. 1500. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 500.

Municipio di Toscanella (18 novembre, ore 11 ant. definitivo). Appalto dei lavori per la costruzione del 1.o tronco della strada consorziale obbligatoria Toscanella-Canino. Importo ridotto L. 49,726.79.

— Appalto dei lavori di costruzione del 2.o tronco della strada come sopra. Importo ridotto L. 61,344.03. (V. n. 38, 40 e 43 del *Monitore)*.

R. Prefettura di Ferrara (19 novembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la rimontatura generale della difesa interna del Froldo Maroncina a destra di Po. Importo L. 56.332. Cauzione L. 3000. Lavori ultimati in 100 giorni.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (19 novembre, ore 12 merid. fatali). — Appalto pel mantenimento della strada provinciale 1.o tratto di Roma 1.o tronco da Mezzetta, (confine della provincia di Napoli) al principio del basolato di Aversa (metri 1921). Importo ridotto annuo lire 6907.04. (V. n. 38 e 42 del *Monitore*).

Prefettura di Teramo (19 novembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di completamento del 3.o tronco, compreso fra la traversa per Bisenti dopo il Ponte sul Fino e Bacucco della strada Provinciale di 2.a serie n. 45 dal Vomano a Penne per Bisenti e Bacucco, per la lunghezza di metri 5042. Importo L. 74,060. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in un anno.

R. Prefettura della Provincia di Catania. — (22 novembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada Comunale obbligatoria che da Castiglione di Sicilia porta a Mojo (metri 6200). Importo L. 85,162.38. Cauzione provvisoria L. 2500. Cauzione definitiva L. 5000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cuneo (24 nov. ore 12 merid. fatali). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897, del secondo tronco della strada Nazionale n. 33 dal Piemonte ad Oneglia, compreso tra l'uscita del sobborgo della città di Ceva, detto della Luna e la metà del ponte sul fiume Tanaro presso Nava (confine con Porto Maurizio), della lunghezza di metri 40.663 escluse le traverse degli abitati di Garessio e di Ormea, della complessiva lunghezza di metri 586.50. Importo annuo ridotto L. 16,120,50. (V. n. 43 del *Monitore*).

R. Prefettura della Provincia di Vicenza (25 novembre, ore 1 pom. unico e definitivo). — Appalto dei lavori di arginamento con scogliera fra la Chiavica della coggia Bernardi e la strada cha mette alle Cortigliana a sinistra di Brenta nel Comune di Bassano località Lazzaretto. Importo L. 57,000. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 180 giorni.

— (25 settembre, ore 1 pom. unico e definitivo). — Appalto dei lavori per una diga a sinistra di Brenta nella località Broletto in Comune di Bassano fronte beni Lazzaretto e Canali. Importo L. 52,000. Cauzione provvisoria L. 3000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 200 giorni.

Amministrazione del Santuario di Graglia (25 novembre, ore 8 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per l'alzamento del padiglione est del fabbricato del Santuario. Importo L. 72,881.60. (Vedi n. 43 del *Monitore)*.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche, diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di una *Tenda metallica* alla fronte interna del fabbricato viaggiatori e del Caffè ristorante nella stazione di Caserta per conto delle Ferrovie del Mediterraneo.

Deputazione Provinciale di Caserta. — L'appalto della manutenzione per sei anni della strada consortile Aversa-Vico di Pantano, ecc., fu aggiudicato al signor Ernesto de Rosa di Giuseppe, domiciliato in Afragola, per L. 12,059 78 annue.

Ministero dei lavori pubblici e Prefettura di Cuneo. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione del 1.o tronco della strada nazionale n. 33 dal Piemonte ad Oneglia, ecc., fu aggiudicato al sig. Del Vecchio Felice, col ribasso del 9 0|0 su L. 34,106.80. (V. n. 35, 39 e 43 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni del 3.o Dipart. (Venezia). — L'appalto pella fornitura oggetti di ferro fucinato, di ferraccio, di bronzo di ottone, di rame o misti, greggi e lavorati che saranno volta per volta domandati dalla Direzione delle Costruzioni Navali, fu aggiudicato alla Società Veneta di costruzioni meccaniche e fonderie di Treviso, per la somma di L. 162,641,82. (V. n. 43 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni del 2.o Dipartimento (Napoli). — L'appalto per la costruzione di due barche-porte di acciaio pel nuovo bacino del R. Arsenale di Taranto, fu aggiudicato alla ditta Larini Nathan di Milano, domiciliata a Milano, per la somma di L. 329,672. (V. n. 43 del *Monitore*).

R. Prefettura di Pavia. — L'appalto dei lavori di riduzione del Palazzo Botta fu aggiudicato al signor Maciachini ing. Augusto, domiciliato a Pavia, per L. 382,769.38. (Vedi n. 35, 40 e 43 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare pei Lavori della R. Marina (Spezia). — L'appalto per la costruzione di muri di sponda per il prolungamento della seconda Darsena nel R. Arsenale di Spezia fu aggiudicato al signor Piatti Pietro, per L. 883,050. (Vedi n. 43 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico
dal 21 *al* 31 *Ottobre* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio } Rete principale	4027	4027		
» secondaria	547 4574	366 4393	181	—
Media in esercizio	4556	4380	176	—
Viaggiatori	1,463,782.49	1,348,380.63	115,401.86	—
Bagagli e Cani	88,467.13	70,001 00	18,466.13	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	433 792.89	382,587.13	51,205.76	—
Merci a P. V.	1,898,638 80	1,683,307.88	215,330.92	—
(2) TOTALE	3,884,681.31	3,484,276.64	400,404.67	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 31 *Ottobre* 1887.

Viaggiatori	16,985,998 59	15 968,435 26	1,017,563.33	—
Bagagli e Cani	813,846 46	720 122.84	93,723.62	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	3 777,399 92	3,416,491 45	360,908.47	—
Merci a P. V.	19,456,618 51	18,389 935.23	1.066,683 28	—
(2) TOTALE	41,033,863.48	38,491,984.78	2,538,878.70	—

(3) **Prodotto per chilometro.**

della decade	854.15	797.87	56.28	
riassuntivo	9,058.25	8,841.29	216.96	—

(1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.
(2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.
(3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE
PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 31 *Ottobre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Aralaro	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore-Medicina
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 99	Chil. 43
Viaggiatori	5,583.90	19,508.30	2,325.05	3,470.90	1,482.25	3,979.80	2,874.65	5,120.70	12,433.95	2,254.10	2,213.00	4,303.95
Bagagli . . V.	86.25	344.10	53.80	46.80	14.50	76.90	»	28.10	94.55	17.05	38.40	34.20
Merci G. V.	696.95	1,561.15	197.05	528.90	316.35	264.45	2.60	136.85	317.85	49.05	»	71.15
Id. P. V. A.	184.15	2,422.80	»	30.05	»	373.70	»	»	»	62.40	»	56.30
Id. P. V.	3,055.90	4,418.85	1,438.40	1,441.55	2,492.05	1,424.60	204.75	330.00	1,382.95	505.25	»	122.85
Totali	9,612.75	28,255.20	4,014.30	5,508.07	4,305.15	6,124.45	3,082.00	5,615.65	14,231.30	2,887.85	2,251.40	4,588.45

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

30ª Decade — Dal 21 al 31 ottobre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	1.192.452 43	53 500 79	480.738 63	1.810.548 36	31 178 20	3.568 419 41	3.930 00	896 59
1886	1.102.495 57	35.626 79	4.3.359 27	1.727 885 31	69.839 56	3.359.256 50	3.980 00	844 03
Differenze nel 1887	+ 89.957 86	+ 17.874 00	+ 57 379 36	+ 82.663 05	+ 33.711 80	+ 209.162 91	»	+ 52 56
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	31.273.838 51	1.449.626 90	9.307.375 88	37 298.017 86	1.170.556 28	80 199 415 43	3.980 00	20.225 98
1886	26.739.757 96	1.208.450 90	8.470.752 65	35.827.169 89	1.014.940 75	73 361.072 15	3.980 00	18.407 30
Differenze nel 1887	+ 4.531.080 55	+ 241 176 00	+ 836 623 23	+ 1 479.847 97	+ 155.615 53	+ 7.238.343 28	»	+ 1.818 68

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	78.350 27	2.081 51	6.133 05	43.523 21	5.612 40	135.700 41	805 00	168 57
1886	63.566 08	1.836 38	2.252 46	13.593 62	5.317 34	86.565 83	608 00	112 38
Differenze nel 1887	+ 14.784 19	+ 245 13	+ 3.880 59	+ 29.929 59	+ 295 06	+ 49.134 56	+ 197 00	+ 26 19
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	1.272.035 82	31.820 85	145.428 62	992.812 08	40 007 54	2.482.115 51	746.39 00	3.325 49
1886	745.425 23	16.266 93	56 459 38	360.9.8 22	22.404 99	1.201.474 75	505.21 00	2.378 17
Differenze nel 1887	+ 526.610 59	+ 15 553 92	+ 88.969 24	+ 631 904 46	+ 17.602 55	+ 1.280.640 76	+ 241.18 00	+ 947 32

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	3 617 45	3.576 45	+ 41 00	75 349 85	68 802 75	+ 6.517 10
Merci	865 15	711 50	+ 120 65	22.722 46	17.809 71	+ 4.912 75
Introiti diversi	106 10	100 75	+ 5 35	4.189 35	1,310 59	+ 2.818 76
Totali	4 588 70	4.421 70	+ 167 00	102.261 66	87,953 05	+ 14.308 61

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. 135 milioni interamente versato

Avviso di convocazione dell'Assemblea Generale

Si rende noto che a tenore dell'art. 22 dello Statuto Sociale l'Assemblea Generale della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata pel giorno 20 novembre 1887, alle ore 1 pom., nei locali della Banca Popolare di Milano (via San Paolo, n 12), onde deliberare sul seguente

Ordine del Giorno:

1. Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
2. Relazione dei Sindaci;
3. Approvazione del bilancio e relative deliberazioni;
4. Nomine di Amministratori e dei Sindaci;
5. Comunicazioni diverse.

Si avverte che il deposito delle azioni prescritto dallo Statuto per l'intervento all'Assemblea Generale dovrà farsi non più tardi del 12 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate:

MILANO - Cassa Sociale.
Id, - Banca Generale.
NAPOLI - Cassa Sociale.
Id. - Società di Credito Meridionale.
ROMA - Banca Generale.
TORINO - Banca di Torino.
GENOVA - Banca Generale.
VENEZIA - Jacob Levi e figli.
LIVORNO - Rodocanacchi figli e C.
FIRENZE - M. Bondi e figli.
PALERMO - Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
BERLINO - Disconto Gesellschaft.
COLONIA - S. Oppenheim Junior e C.

FRANCOFORTE - B. H. Goldschmidt.
Id. - Filiale der Bank fur Handel und Industrie.
BASILEA - Basler Bankverein.
Id. - De Speyr e C.
ZURIGO - Società di Credito Svizzero.
GINEVRA - Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses.
PARIGI - Société Générale pour favorires, etc., N. 54-56, rue de Provence.
LONDRA - L. Cohen et Sons.
VIENNA - Société Autrich. de Crédit.
TRIESTE - Morpurgo e Parente.

Qualora alla prima adunanza non intervengano almeno quaranta Azionisti che rappresentino il quinto del Capitale Sociale, l'Assemblea di seconda convocazione avrà luogo il 27 novembre 1887, nello stesso locale ed all'ora medesima.

Milano, li 20 ottobre 1887.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 19 Novembre 1887 NUM. 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:
Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LA QUESTIONE FERROVIARIA

Ecco la lettera dell'egregio ingegnere Guido Paravicini, preannunciata nel precedente nostro numero, e che ci facciamo premura di pubblicare, richiamando su di essa l'attenzione dei nostri lettori:

Onorevole Sig. Direttore,

La notissima condizione presente delle costruzioni ferroviarie, ed il grave imbarazzo nel quale verrà la pubblica finanza in conseguenza delle medesime, hanno obbligato il Governo in prima, il paese dopo, a studiare nuovi provvedimenti per uscire dalla attuale intollerabile situazione. Fra questi l'unico serio, e che incomincia a farsi strada nella mente del pubblico, è il ritorno al sistema delle concessioni, delle quali già si occuparono il *Popolo Romano* e la *Tribuna*; se non che, a mio avviso, in modo incompleto, perchè ne consigliavano l'applicazione limitatamente alle linee da costruirsi. A quanto si va buccinando pari limitazione sarebbe pur accolta dal Ministro, per cui divien opportuno esaminare se il sistema nuovo d'organizzazione ferroviaria, che ne verrebbe a risultare, sia o no conveniente.

Premetto che per mia parte sono un vecchio impenitente. Quasi solo commisi il peccato di proclamare, fin dal 1877, che ferrovie se ne progettavano troppe, pure con pochi compagni sostenni che lo Stato è un cattivo costruttore (vedi articoli del 1877 e 1878 del *Politecnico*) per cui ripeto lo stesso peccato d'audacia, sostenendo un concetto non da tutti ammesso, ma ormai suffragato da autorevoli adesioni.

Sgraziatamente però negli asserti sopra esposti il tempo mi ha dato tanta ragione, che ne acquisto coraggio a sostenere anche in quest'altra parte del problema l'assunto che mi propongo; al che mi conforta pure il saperlo basato su quelle immutabili leggi dell'interesse, su quelle regole antiche di diritto, che, sconosciute negli ultimi tempi, si dimostrarono coll'evidente insuccesso più che mai saggie e da non mai trascurarsi. L'assunto che mi propongo sostenere è che le concessioni non si devono fare per le sole linee a costruirsi, ma per tutta la rete generale italiana; assunto codesto che non deriva in me da considerazioni dell'oggi, ma da convinzione profonda e posso dire antica, come fa fede, oltre gli scritti citati, la relazione da me stesa su la Commissione incaricata nel 1883 dal Comune di Milano di studiare gli effetti della allora proposta legge delle Convenzioni sul servizio ferroviario cittadino.

Esporrò brevemente le ragioni, che mi indussero in questa convinzione; nè con esse intendo menomamente muover biasimo a tanti chiarissimi ingegni, a tanti uomini assai di me più competenti, (e ci vuol poco ad esserlo) che studiarono altri sistemi, che proposero ed attuarono altri provvedimenti. Che innovazioni fossero tentate, che concetti scientifici pure nuovi si volessero applicare, era più che naturale in Italia, dove le difficoltà furono in materia assai più gravi che altrove. Al suo costituirsi il nostro regno si trovò davanti ad una svariatissima condizione di cose. Ogni piccol Stato quasi, nel quale era prima divisa la penisola, aveva iniziato la più grande intrapresa del secolo a modo proprio. Taluno eseguiva esso le ferrovie, tal altro le aveva concesse con garanzia di interessi, tal altro con garanzia chilometrica. Vi erano anche sistemi misti: linee dello Stato, cioè, e linee concesse. Le concessioni poi erano fatte a Società nazionali,

ma più ad estere; si legavano per fino in uno stesso corpo con ampie reti pure giacenti su territorio straniero. Per dare a tale accozzaglia un assetto ordinato ed in qualche modo uniforme, non poche difficoltà si dovettero superare. Crebbero queste pel fatto, di che spiegheremo le cause in appresso, della impotenza quasi generale nella quale si trovavano le Società concessionarie ad adempiere i loro impegni; sicchè è facile comprendere in quali imbarazzi si siano trovati gli uomini di stato nostri in questa gravissima e tanto importante bisogna delle ferrovie, massime durante i tristissimi anni dei grandi disavanzi nel bilancio del regno.

Indipendentemente dalle accennate difficoltà, diremo amministrative, il problema ferroviario italiano presenta sempre condizioni peculiarmente gravi. Fu ovunque nelle discrette di un costo di costruzione fortissimo e di un reddito scarsissimo. Ciò spiega la accennata rovina di quasi tutte le Società concessionarie, generalmente sorte tenendo a base il risultato di paesi per i quali tali condizioni non esistevano. Nessun paese infatti ha dovuto aprire tre valichi nelle Alpi, nessuno superò o sta superando dodici volte gli Appennini, nè scavando ferrovie per centinaia di chilometri su sponde scoscese come quelle della Liguria o della Calabria. Terreni infidi, come ne presenta la formazione appenninica e la Sicilia, pure fortunatamente pochi ve ne sono; per cui non è da meravigliarsi, se il costo delle nostre ferrovie sale molto alto, affatto eccezionale essendo il suolo dove debbono essere costrutte. D'altra parte un paese scarso d'industrie, con pochissimo transito, fiancheggiato dal mare, e frastagliato in parte in istrette penisole od isole poco popolate, non può dar alimento sufficiente ad un traffico ferroviario che possa essere rimuneratore.

Le difficoltà pertanto, nelle quali versa il problema ferroviario italiano, mi pare aver sommariamente dimostrato essere state gravissime; tali che un vero genio forse soltanto avrebbe potuto trovare il modo di superarle senza quegli inconvenienti, che gli uomini chiamati a rimuoverli dovettero affrontare, escogitando provvedimenti vari, ma, confessiamolo, non tutti felici. Genii pur troppo ne nascono pochi; per cui non è da farsi carico ai molti, pur capaci e volonterosi, che non raggiunsero la difficile meta.

Con queste premesse, spiegate brevemente le cause, verrò ora ad esporre lo stato presente delle nostre ferrovie.

Cominciando dal punto ove più occorre il rimedio, dalle costruzioni, è quasi inutile lamentarne il cattivo andamento, giacchè ormai è notorio e fu deplorato da tutti: dal Parlamento, dai ministri, dalle rappresentanze locali, in una parola da tutta la nazione. Se non che ora incominciano gli appunti a farsi più *concreti* e per questo giova ripeterne qui alcuni dei maggiori. Una diligente pubblicazione del distinto ing. Giuseppe Lampugnani espone i dati di costo di talune delle linee ultime costrutte, i quali davvero colpiscono.

Prima fra queste la Novara-Pino la cui spesa sale a L. 820.000 per chilometro. Per una linea in terreni per la maggior parte di collina, cio è enorme.

Altra è la Battipaglia-Agropoli tracciata sulla aperta piana di Pesto, che costò L. 468.000 al chilometro.

Terza la Reggio di Calabria-Bagnara eseguita sopra una spiaggia punto scoscesa e che ne costò 517.000 pure a chilometro.

Se si mettono a confronto di queste risultanze quelle dei due difficili passaggi degli Appennini di Benevento-Campobasso e di Aquila-Rieti costrutti dalla Società delle Meridionali per poco più di 200.000 lire a chilometro; quelle della Milano-Erba che ne costa 65.000, attraversando le morene, che simili pur si riscontrano in buona parte della Novara-Pino; se si considerano le 100,000 lire circa di costo delle linee Venete, risulta evidente la grande inferiorità dello Stato, come costruttore, in confronto delle Società private.

Negli annali di queste non si riscontrano sconci simili alla Succursale dei Giovi, il cui costo supererà tre milioni al chilometro; ne' ponti come quello del Tenagro sulla Siccignano-Castrocucco, che, avendo solo 75 metri di luce divisi in cinque arcate di piccola altezza, si dice costi oltre due milioni; ne' movimenti di terra in una valle agevole come quella dell'Ossola, pagati L. 4 a metro cubo.

Questi fatti gravissimi, queste mostruosità, diciamolo pure, ferroviarie, indicano palesemente che lo Stato non è atto ad eseguire lavori; si intende lo Stato nostro quale ora è costituito ed organizzato. La sua forma democratica, nella quale il potere è suddiviso un po' quasi fra tutti, manca, pare, di resistenza alle cupidigie dei corpi collettivi e perfino di taluni individui: e per questo si va a seconda di mille diversi impulsi, naturalmente arrivando ai bei risultati che accennai. Lo stesso, si può dire, avviene in America; se non che ivi si ebbe l'accortezza di *limitare* l'azione dello Stato a ciò che assolutamente deve esser fatto da lui. Le opere pubbliche ne furono eccettuate, e così si scemò il pasto ai robusti denti di quei noti politicanti.

In Italia fortunatamente siamo ben lungi dai costumi americani; però qualche piccolo guaio ci sarà pur qui, e mi pare anzi non accenni a scomparire. Si aggiunge poi che il male qui si sta, in parte, anche per fiacchezza; accordando eccessivamente, o tollerando ciò che altrove si reprimerebbe prontamente una volta informati di esso.

Dell'esempio americano e dell'inglese che collima col primo si faccia quindi tesoro, togliendo allo Stato le opere pubbliche. Esso deve sussidiare i lavori necessari, eseguirne pochissimi.

Per le ferrovie la conclusione a cui son venuto conduce naturalmente alle concessioni, che io vorrei lunghe e ben assodate; perchè è soltanto da un possesso assicurato per molti anni, che si attinge la persuasione della convenienza di fare i sacrifici necessari a cavare tutto il possibile profitto da un qualunque possesso.

Noi, invece delle concessioni definitive, abbiamo prescelto il partito medio delle convenzioni di esercizio stipulate con una serie grande di patti diretti a controllare l'operato delle Società esercenti, ma che alla prova del fatto si dimostrarono veri impedimenti ad ogni loro azione. Le convenzioni non danno all'esercente nessuna proprietà, tranne quella del materiale mobile, ed anche questa incompleta. Danno però obbligo al Governo di provvedere, a mezzo di determinati fondi, a tutte le opere di riparazione straordinaria non solo, ma ben anco a quelle di ampliamento. Ora per la prima parte, naturalmente quasi

in ogni singolo caso, nasce la controversia, se la riparazione sia ordinaria o straordinaria; per gli ampliamenti poi se siano sì o no opportuni. Ed era da prevedersi che così accadesse; e per le difficoltà di ben discernere in materie tanto intimamente concesse e, più, per gli interessi poco conformi dei contraenti, dei quali uno deve spendere e l'altro fruire della spesa fatta dal primo. Conseguenza di tutto ciò è una lentezza enorme nelle disposizioni, per cui si può dire che gli affari procedono meno sollecitamente di quello che procedessero durante il non lodato servizio governativo. A prova dirò che la legge nelle convenzioni stabiliva una somma, credo di 94 milioni, per mettere in assetto la linea della rete Mediterranea, spendendoli nei primi quattro anni.

A quanto se ne sa, di questi 94 milioni in due dei detti anni appena, forse, 20 furono erogati. Le ferrovie hanno bisogni urgentissimi; per citarne uno, la circonvallazione di Milano, centro maggiore del traffico. Se esso non vi corre spedito, buona parte della intera rete ne viene a risentire; ma dopo sei anni di progetti si è ancor lungi dal vederla attuata.

Non entro in altri dettagli, onorevole signor Direttore, per non annoiarla; ma faccio solo riflettere quali danni deve risentire il commercio da stazioni insufficienti, da mancanza di magazzeni, di grue e di tante altre cose necessarie alle manovre delle merci.

In questa lentezza poi vi è un serio pericolo nazionale. La potenzialità militare delle linee sta in diretta relazione collo sviluppo delle stazioni; e ben lo sanno i Prussiani, che nelle loro ferrovie, massime ai confini francesi, hanno stazioni sterminate con otto, dieci binari sviluppati per chilometri, anche nei villaggi di misero traffico. Colle nostre a tre o quattro binari lunghe 400 o 500 metri, in caso di guerra che movimento si potrà fare? Lascio ai pratici il meditare sulla triste condizione nella quale si troveremmo.

Pel materiale mobile accade lo stesso. La Società ne è proprietaria, ma le riparazioni grosse devono esser fatte con denaro del Governo; gli acquisti pure con capitali dello Stato. Questo lesina e, col solito deplorevole andazzo della nostra burocrazia, cerca cavilli per rinviar le domande. Ne consegue che le Società debbono poi mendicare a prestito qua e colà alcune centinaia di carri, coi quali fare il servizio, s'intende alla meglio, perchè i mezzi di far bene vengono loro negati.

E se venisse una guerra, come si eseguirebbero le ingenti masse di trasporti, necessari per ben condurla, con locomotive e carri insufficienti, molti vecchi e logori, tenuti in servizio a forza di rappezzi, poichè adoperati eccessivamente, nè scartati a tempo?

Nè il traffico soffre soltanto per la mancanza di mezzi materiali, ma ben anco per le disposizioni amministrative che lo concernono. Non si può toccare un orario, non una tariffa, senza lunghi negoziati con Roma; mentre è notissimo che in queste materie occorrono provvedimenti solleciti, se non si vuol veder sviate correnti di scambi importantissime. Nei paesi pratici, e non dottrinari come il nostro, ho visto variare gli orari quasi interamente in taluni giorni, per esempio i festivi. A Londra ciò avviene per i treni, diremo, locali su larghissima scala. Così per le tariffe in moltissimi paesi. Stabilite per queste un massimo, e per i treni gli orari dei principali che debbono servire alle grandi comunicazioni postali, una Società concessionaria, lasciata libera nella sua industria, saprebbe certo sviluppare il movimento delle sue linee, e toglierle da quella vergognosa depressione nella quale ora giacciono tutte quasi le italiane.

Da qualunque parte pertanto che si esaminino le convenzioni si deve riconoscere essere i concetti generali, che le informano, inapplicabili. Non lo furono per le costruzioni quasi interamente; non lo sono per un'esercizio, quale è reclamato dai tanti interessi ad esso connessi. In entrambi questi due punti esse ammettevano necessariamente che i due contraenti avessero interessi identici, e più ancora; giacchè spesso le Società dovevano dirigere lavori ed acquistare materiali, spendendo esse denari dello Stato, mentre avevano interesse diretto a largheggiare, perchè delle opere e del materiale esse sole dovevano aver l'uso e la manutenzione. In condizioni simili l'uomo deve essere un angelo, se non pensa un poco anche all'interesse proprio a danno del suo amministrato.

Poichè le convenzioni non camminano bene, il voler mantenerle in parte, cioè per le ferrovie esistenti, e sostituirle invece con delle concessioni per le costruende, a me pare sia la peggiore delle soluzioni. Francamente non arrivo quasi a comprendere come si potranno separare i due diversi interessi, che sempre verrebbero retti da una sol mano. In caso simile la concessione delle linee da costruirsi non potrà che assumere la sostanza, se non la forma, di un gran *forfait*, di quel contratto cioè che generalmente si ripudia oggidì da tutti i savi amministratori. Infatti se le Società rimangono affittuarie, dirò, dell'esercizio, quali or sono per le linee aperte al traffico, non so come potrebbero separare dalla loro azienda attuale quella delle linee concesse da costruirsi. Come si farebbe a tener separato per esempio il materiale mobile, cosa necessaria in contemplazione dei rifacimenti, e le grandi riparazioni? Con questo sistema misto di affitto e di proprietà, temo che la confusione già grande si farebbe ancor maggiore.

Concludendo: a me pare che le concessioni intere e complete siano l'unico partito atto a dare un assetto stabile alle travagliate ferrovie italiane. La obbiezione della scarsezza dei capitali, che trattenne la Commissione parlamentare del 1883 dall'accordare ad essa la preferenza, non sussiste più oggi. La prova di sistema di affitto fu breve, ma è già concludente; di più già sorgono da parte della Società minaccie di compensi, abbastanza fondati in diritto da consigliare un rimedio più che si possa sollecito.

L'esempio recente della Francia, da noi seguita negli errori, non nei ravvedimenti, e l'effetto felice di questi, mi confortano tanto più ad insistere perchè anche in Italia si dia alle ferrovie la base solida di ben intese concessioni, a Società con capitale abbondante, tale da poter completare la rete progettata e esercirla con quella larghezza che sola può arrivare a svilupparne l'ancor debolissimo traffico.

Salutandola distintamente, mi segno devotissimo

Ing. GUIDO PALLAVICINI.

Milano, 10 novembre 1887.

I RITARDI DEI TRENI

La *Gazzetta Ufficiale* del 12 corr. ha pubblicato il seguente decreto ministeriale:

Il Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici,

Vista la legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª);

Visto il regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con reale decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (serie 2ª);

Ritenuta la necessità di procedere ad accurata inchiesta per riconoscere le cause dei ritardi dei treni, proporne, per quanto possibile sollecitamente, i rimedi e verificare se i sistemi finora usati dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate per l'accertamento e la registrazione dei ritardi istessi rispondano allo scopo cui sono informati, di avvisare cioè ai mezzi più adatti per eliminarli;

DECRETA:

Art. 1. È istituita una Commissione, composta dei signori:

Comm. Celesia di Vegliasco barone Tommaso, consigliere di Stato, senatore del Regno — Presidente;

Comm. Berruti ing. Giacinto, direttore del R. Museo industriale italiano;

Comm. Vitali ing. Augusto, presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Cav. Goiran Giovanni, tenente colon. di stato maggiore;

Comm. Ottolenghi ing. Vittorio, regio Ispettore superiore delle strade ferrate;

Per procedere all'inchiesta di cui sopra.

Fungerà da segretario il signor cav. Zucchi ing. Pietro, Regio Ispettore delle strade ferrate.

Art. 2. Tale Commissione riferirà al Ministero dei lavori pubblici:

a) sui ritardi dei treni che si verificano attualmente confrontandoli con quelli degli esercizi passati;

b) sulle cause dei ritardi medesimi, distinte secondo le varie parti di ciascun servizio che interessano, avuto speciale riguardo a quelle inerenti al personale della trazione, del movimento e della manutenzione;

c) sui mezzi atti ad eliminarle, proponendo particolareggiatamente, ed in ordine di urgenza, i nuovi impianti e provviste all'uopo occorrenti nelle stazioni, lungo le linee e loro adiacenze; il numero minimo e la qualità del personale sociale necessario per disimpegnare regolarmente i vari servizi; le modificazioni da apportarsi al numero, alla composizione o classificazione dei treni, nonchè le variazioni d'orario, tenuto calcolo della potenza delle locomotive, delle condizioni delle linee, delle coincidenze fra i vari treni, ai transiti, ed all'interno, e del numero di fermate necessarie segnatamente per i treni diretti.

Art. 3. La Commissione riferirà inoltre sopra il sistema più adatto per lo accertamento e la registrazione dei ritardi e sulla nuova organizzazione che fosse il caso di dare a questo ramo di servizio presso la amministrazione centrale del R. Ispettorato delle strade ferrate, come pure presso i vari Circoli di ispezione governativa, ed indicherà i criteri in base ai quali procedere alle contravvenzioni di cui al titolo V del regolamento sovracitato.

Art. 4. Le spese occorrenti per l'inchiesta in parola saranno prelevate dai fondi assegnati al capitolo 122 del bilancio di previsione del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finanziario 1887-88.

Roma, addì 5 novembre 1887.

Il Ministro: G. SARACCO:

PRODOTTI FERROVIARII

Luglio 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di luglio 1887, in confronto con quelli del corrispondente mese 1886.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di luglio 1887 ascese a L. 19,503,608, mentre nel luglio 1886 fu di L. 18,128,711, quindi presenta un aumento di L. 1,374,897.

I suddetti totali sono così divisi:

		1887		1886
Viaggiatori . . .	L.	8,310,518	L.	7,455,384
Bagagli	»	362,500	»	315,010
Merci a grande velocità .	»	1,897,750	»	1,295,416
» a piccola » .	»	8,736,342	»	8,927,014
Introiti diversi . . .	»	196,498	»	135,887
Totale	L.	19,503,608	L.	18,128,711

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

		1887		1886
Rete Mediterranea . .	L.	9,760,377	L.	9,219,647
» Adriatica . . .	»	8,186,281	»	7,367,583
» Sicula . . .	»	600,351	»	642,893
Ferrovie dello Stato . .	»	84,900	»	93,600
» Sarde . . .	»	141,486	»	128,795
» Diverse . .	»	730,213	»	676,193
Totale	L.	19,503,608	L.	18,128,711

La differenza poi tra il luglio 1887 ed il luglio 1886 va così ripartita:

Rete Mediterranea . .	+ 540,730	
» Adriatica . . .	+ 818,698	
» Sicula . . .		— 42,542
Ferrovie dello Stato . .		— 8,700
» Sarde . . .	+ 12,691	
» Diverse . . .	+ 54,020	
Totale	+ 1,374,897	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° al 31 luglio 1887 fu di chilometri 11,574, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,001.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole reti dal 1° al 31 luglio 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di luglio
Rete Mediterranea . .	2,133
» Adriatica . .	1,723
» Sicula . . .	854
Ferrovie dello Stato . .	606
» Sarde . .	344
» Diverse . .	730

Quindi la media è di L. 1685 pel detto mese di luglio, con un aumento cioè di L. 38 in confronto del luglio 1886.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio nel mese di luglio 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell'apertura all'esercizio	Lungh. — Chilom.
Rete Mediterranea	Cuneo-Robilante	Luglio 16	17
Linea Bologna-Porto Maggiore	Budrio-Medicina	» 16	11
Linea Settimo-Castellamonte	Rivarolo-Castellamonte	» 25	8
		Totale	36

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

——(o)——

In uno dei precedenti numeri abbiamo già annunciato che l' Assemblea generale degli azionisti della Società Anonima Italiana di queste strade ferrate avrà luogo in Roma martedì prossimo, 22.

Riservandoci di render conto ai nostri lettori dell' esito di cotesta assemblea, crediamo utile di pubblicare frattanto la relazione dei Sindaci, che accompagna quella del Consiglio e che compendia i risultati dell'esercizio 1886 87.

Ecco la relazione:

Signori. — Adempiendo con piacere all'obbligo impostoci dallo statuto sociale e dal Codice di commercio, vi presentiamo la nostra relazione sul bilancio consuntivo dell'esercizio 1886-87 che l'onorevole Consiglio ha sottoposto alla vostra approvazione.

Premettiamo che in esecuzione del mandato, del quale vi compiaceste onorarci, abbiamo più volte esaminato i libri della Società e fatto improvvisi riscontri di cassa e che tutto trovammo sempre in buon ordine. Notammo la mancanza del libro *inventario;* ma l'onorevole Direzione, da noi in proposito interpellata, ci ha risposto che le Commissioni di consegna non le hanno per anco rimesso tutti gl'inventari, secondo le prescrizioni dell' art. 9 del Capitolato.

L'utile ottenuto in questa gestione, come si rileva dalle risultanze del bilancio a voi presentato e dalle scritture da noi verificate, ammonta a L. 1,009,458.42, compreso il residuo dell'esercizio 1885-86 in L. 8469.49.

Non possiamo fare un confronto adeguato coi risultati dell'anno precedente, perchè l'utile di L. 456,120.78, allora ottenuto, non può, atteso le condizioni del contratto, considerarsi come provento di un intero anno. Siamo per altro lieti di poter constatare che in questo secondo esercizio le spese fatte dalla vostra Amministrazione si sono mantenute al di sotto della percentuale sui prodotti e dei compensi che, giusta il contratto, spettano alla Società come corrispettivo di esercizio. Di fatto, mentre la percentuale spettante alla rete principale ed i compensi delle complementari ammontano a . . . . L. 6,511,922.51
le spese fatte dalla vostra Amministrazione (detratte L. 135,364.54 suscettibili di rimborso) ammontano a . . . . . . » 6,274,814.56

con una differenza in meno di . . . L. 237,107.95

Questo risultato, dovuto alla prudenza ed oculatezza con cui l'onorevole Consiglio d'amministrazione e l' onorevole Direzione generale hanno condotto l'azienda sociale, è soddisfacente e ci fa sperare che, quando sarà raggiunto il prodotto iniziale (8,500,000) previsto dall' art. 19 del contratto, la situazione finanziaria della Società sarà prospera.

I proventi di quest'anno ammontano a L. 8,958,596.17
che messi in confronto con quelli dell'anno antecedente in . . . . » 8,119,975.32

danno una differenza in più di . . . L. 838,620.85

dovuta ai diversi titoli del conto a voi presentato.

Gli oneri corrispondenti ammontano a L. 7,949,137.75
che messi in confronto con quelli dell'anno antecedente in . . . . » 7,633,854.54

danno una differenza in più di . . . L. 285,283.21

e quindi un maggior utile di L 553,337.64 rispetto all'antecedente esercizio.

Il bilancio, che i vostri amministratori vi hanno presentato, è accompagnato da una elaborata relazione, che ci dispensa dall'entrare in molti particolari circa i risultati ottenuti in questo esercizio; epperò proponiamo senz'altro a questa spettabile Assemblea di approvarlo insieme al pagamento dell'annualità sulle azioni al 5 per cento che gli onorevoli vostri amministratori vi consigliano a fare, soddisfatte tutte le prescrizioni statutarie e messe a conto nuovo L. 149,486.81.

È nostro avviso, perciò, che la situazione finanziaria della Società sia a ritenersi soddisfacente, non solo pei risultati già ottenuti in condizioni non molto favorevoli, ma perchè la graduale limitazione delle spese di esercizio e la previdente ripartizione degli utili vi permette di guardare con bastevole sicurezza l'avvenire. Egli è certo che i prodotti dell'esercizio corrente risentiranno le conseguenze della crisi finanziaria e dell'epidemia colerica che travagliarono l'Isola; ma l' attuale indirizzo della vostra Amministrazione ci induce a sperare che l' assetto finanziario della Società si manterrà, ciò non pertanto, inalterato.

26 ottobre 1887.

Domenico Piazzi Montanari - Ulisse Manara - Lettero Bonanno - Giuseppe Robbo - Filippo Vita.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Giovedì, 17 corrente, si è riunito il Comitato d'Amministrazione delle S. F. del Mediterraneo.

Il Presidente conte Belinzaghi e il Direttore generale comm. Massa riferirono sulle trattative corse col Governo, in occasione della recente loro gita a Roma, riguardo alla costruzione delle nuove linee.

Possiamo assicurare essere premature le notizie pubblicate da parecchi giornali circa le combinazioni che sarebbero state concluse sia colla Mediterranea, sia coll'Adriatica. Sembra che il Governo non sia, in massima, alieno dal trattare con entrambe le Società per la concessione di alcune linee per un determinato periodo di tempo, con garanzia chilometrica e con facoltà di riscatto; ma di queste concesioni non sono ancora stabilite neppure le basi.

><

Il 21 corr. si terrà in Monaco di Baviera, fra i delegati delle Amministrazioni partecipanti al servizio italo-germanico, una conferenza per trattare sulla pubblicazione delle nuove tariffe dirette fra l'Italia e la Germania.

Sappiamo che all'ordine del giorno è portata anche la questione, se l'attuale lega via Brennero e Gottardo debba essere suddivisa in due leghe indipendenti,

una per ciascuno dei suddetti valichi alpini, oppure se si debba mantenere l'attuale organizzazione.

Questo p[illegible] molto importante per tutte le Amministrazio[illegible]eressate, è stato causa che la conferenza ten[illegible] li 20-21 scorso ottobre a Francoforte sul Meno, da noi annunciata nel N. 42 del 15 detto mese, non avesse alcun risultato pratico, stante il disaccordo generale in proposito.

Speriamo che questa volta si ottenga l'accordo desiderato, sicchè le nuove tariffe si possano presto pubblicare.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato, salvo alcune varianti, i progetti presentati dalla Società delle S. F. del Mediterraneo per l'impianto del secondo binario lungo il tronco Novara-Ponzana, nonchè per la sostituzione delle attuali impalcature metalliche e l'aggiunta di quelle ad uso del binario suddetto ai ponti sul torrente Agogna e sulle roggie Biraga, Peltrenga e Agognola.

Conseguentemente il Ministero, con decreto del 15 andante, approvò, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, l'esecuzione delle opere di cui sopra, autorizzando la relativa spesa di L. 530,402 a carico dell'all. *B*.

È questo un altro passo che ha fatto la questione del secondo binario sulla linea Torino-Milano, ormai urgentemente reclamato dai bisogni del traffico. Ce ne rallegriamo e speriamo che la completa esecuzione di tale provvedimento non si faccia troppo a lungo aspettare.

><

Ci consta che la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo ha in questi giorni ultimata la compilazione del progetto, che sarà rassegnato d'urgenza al Governo, per la costruzione di una nuova stazione di manovra a Torino.

Il bisogno di un tale nuovo impianto, già sentito da qualche anno, si è reso ora imperioso stante l'accresciuto movimento che rende impossibile nella stazione di Torino P. N. l'effettuazione delle manovre occorrenti per smistare i treni in arrivo, comporre quelli in partenza e portare alle banchine di carico e di scarico i vagoni destinati al commercio locale.

La nuova stazione che dovrebbe essere costrutta sui terreni adiacenti alla linea Torino-Genova, tra la cinta daziaria e la regione detta del Lingotto, è composta di un gruppo di binarî per l'arrivo e la partenza dei treni merci, di altro gruppo per le manovre a gravità, e degli occorrenti binarî per deposito dei carri vuoti o giacenti. È pur previsto alle occorrenze di futuri ampliamenti, nonchè per l'impianto di un deposito locomotive e di una vera stazione merci locale; lavori questi che si potranno eseguire di mano in mano che se ne verificherà il bisogno.

Tutti questi nuovi impianti saranno allacciati direttamente alla linea Torino-Genova, all'estremità verso Moncalieri, mentre all'estremità verso Torino una curva di raccordo li metterà in comunicazione diretta colle linee Torino-Milano e Torino-Modane; dimodochè i treni merci da qualunque parte provengano, non entreranno più nella stazione di Torino P. N., ma vi entreranno soltanto i vagoni destinati al commercio locale, mediante speciale allacciamento con binarî indipendenti da quelli della linea Torino-Genova.

Il progetto è studiato in modo da non arrecare disturbo maggiore dell'attuale alla viabilità ordinaria; ed anzi colle progettate modificazioni nel livello dei binarî ora esistenti, si rendono possibili alcuni miglioramenti dei quali furono già segnalati i bisogni.

In una parola il progetto studiato dalla Società del Mediterraneo corrisponde perfettamente ai bisogni attuali, lascia campo a futuri importanti ampliamenti, soddisfa all'esigenza della viabilità ordinaria e non compromette alcuna delle questioni generali intorno a futuri eventuali bisogni di trasformazione, sia di livello, sia di tracciato, nel tronco di ferrovia che si svolge a forma quasi di semicerchio attorno a Torino fra le stazioni di P. N. e quella di Succursale.

Facciamo quindi voti perchè il Governo approvi colla possibile sollecitudine la proposta della Società Mediterranea, a soddisfazione delle legittime esigenze del Commercio e dell'Industria torinese.

Ci riserviamo di ritornare sull'argomento e di dare ai nostri lettori maggiori dettagli, quando il progetto avrà riportato l'approvazione governativa.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione generale della rete Mediterranea, il R. Ispettorato ha approvato le seguenti aggiudicazioni definitive:

alla Ditta Lori Tito i lavori di costruzione del secondo binario fra Pontegalera e Palo (linea Pisa-Roma), col ribasso del 21,21 per cento sui prezzi di tariffa;

alla Ditta Dell'Omo d'Arme, di Pisa, la costruzione delle impalcature metalliche per la posa del binario suddetto, col ribasso del 21,75;

alla Ditta Vignolo Salvatore, di Sampierdarena, i lavori di modificazione locali nel fabbricato viaggiatori della stazione di Pra, col ribasso del 16,60;

alla Ditta Grondona Bartolomeo, di Pontedecimo, la fornitura in opera di una tenda metallica pel fabbricato viaggiatori suddetto, col ribasso del 22,75.

><

Sappiamo che il giorno 13 andante la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha aperta la gara per appalto dei lavori murari e di terra pel 2° binario fra Massa e Sarzana. L'importo è di L. 800,000 e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 26 corrente.

><

Altre gare aperte dalla Società del Mediterraneo.

Appalto lavori di vagliatura e ricarico massicciata sul tronco Roma-Magliana. Importo L. 27,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 1. dicembre p. v.

Appalto lavori di vagliatura e ricarico massicciata sul tronco Metaponto-S. Basilio Pisticci. Importo L. 12,000. Termine utile per le offerte fino alle 10 ant. del 1. p. v. dicembre.

><

Ci consta che la Società del Mediterraneo ha pure aperta una gara internazionale per fornitura di 12,000 tonnellate di rotaie Vignole, mod. n. 2.

Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 3 dicembre p. v.

><

Sull'andamento e progresso dei lavori nella grande galleria di Ronco (succursale dei Giovi) nello scorso mese di ottobre ci pervengono le seguenti informazioni:

I. *Innesto della galleria di direzione con quella di corsa.* — Venne ultimato l'arco rovescio in corrispondenza all'anello N. 37, essendo così completato il lavoro in questa parte di galleria, salvo la cunetta centrale.

II. *Galleria di corsa servita dal cantiere di Ponterosso.* — Vennero rinforzate le puntellature in corrispondenza agli anelli 1, 2, 3 che saranno poi ricostruiti.

In tutta la tratta dall'anello 114 al 173 continuò il cambio e rinforzo delle vecchie puntellature. Negli anelli 114, 139, 149 fu eseguito lo scavo per tutto il piedritto sinistro e parte del destro e costrutta la muratura del piedritto sinistro. Nel 121, già ultimato, si rallentarono le centine, levando uno dei cunei. Venne ricostrutta la calotta del 155, il quale fu così completato.

Anche nella tratta dall'anello 174 al 180 si dovettero rinforzare le armature dei due cunicoli. Si ultimò lo scavo e la muratura del piedritto destro dell'anello 178 e si completò lo scavo e la calotta del 180.

La tratta fra gli anelli 181 e 187 è quella in cui avvenne la sera del 7 ottobre, il franamento di cui demmo notizia a suo tempo (Vedi *Monitore* del 15 Ottobre). Si stava lavorando per cambiare e rinforzare le antiche armature, quando si manifestò un subitaneo movimento in tutta la tratta, accompagnato da un grande scricchiolio. Fatti ritirare tutti gli operai, franavano poco dopo tutto l'anello 185 e parte dei 184 e 186, chiudendo completamente la galleria. Cessato il franamento ed assicurate tosto le fronti della frana, si diede mano il giorno 9 allo scavo di un cunicolo per ristabilire le comunicazioni: questo fu forato il giorno 20, riuscì lungo m. 24 ed è tutto rivestito in rovere, sicchè offre completa sicurezza.

Nella parte fra l'anello 188 e il 191 si terminò lo scavo e si eseguì la muratura della calotta dell'anello 188, che fu così condotto a termine. Si proseguì lo scavo della calotta nel 191, ma la frana di cui sopra impedì di ultimarlo: fu scavato un cunicolo superiore traverso gli anelli 189 e 190, il quale faciliterà la costruzione del rivestimento.

Nella tratta dal 192 al 194 si rinforzò e cambiò la vecchia armatura.

Dall'anello 195 fino al 221 il lavoro fu alquanto ritardato dalla frana, giacchè i cantieri di questa tratta erano serviti dall'imbocco di Ponterosso. Venne però completato lo scavo e cominciata la muratura della calotta nell'anello 195: si eseguì la muratura del piedritto destro nel 221 e si approfondirono gli scavi dei piedritti destro e sinistro rispettivamente degli anelli 202 e 213 che saranno completati e murati nel mese corrente.

III. *Galleria di corsa servita dal pozzo N. 2 e cantiere di Busalla.* — In questa parte la numerazione degli anelli decresce dall'anello 221 verso il pozzo N. 2. Il lavoro procedette alacremente, non essendovi stata nessuna interruzione. Si eseguì lo scavo del piedritto destro in corrispondenza agli anelli 93 e 92: si ultimarono lo scavo e le murature dei piedritti sinistri negli anelli 85, 84, 78, 77, 70, 62, 61; si finì lo scavo ed iniziò la muratura del piedritto sinistro nell'anello 69; fu cominciato lo scavo pei piedritti destri agli anelli 57 e 56; fu terminato lo scavo e cominciata la muratura del piedritto destro agli anelli 51 e 50.

Anche nella tratta successiva, fino all'anello 20, proseguì il lavoro di demolizione e ricostruzione dei piedritti. Venne inoltre ultimato lo scavo di strozzo in diversi punti, furono cambiate varie armature sotto gli anelli più lesionati e si rinforzarono i puntelli del cunicolo antico dove più sentiti erano i movimenti.

Quanto alle condizioni generali del lavoro, è da notare che lo sviluppo dato in ottobre al rinforzo e cambio delle vecchie armature, se da un lato produsse un certo rallentamento nella demolizione e ricostruzione del rivestimento, porterà però i suoi frutti in seguito, potendosi lavorare con maggior sicurezza. Nei cantieri tutto procedette regolarmente. Le condizioni igieniche si mantengono soddisfacenti.

><

In seguito a richiesta del R. Ispettorato generale delle strade ferrate, la Società delle ferrovie del Mediterraneo ha preparato e sottoposto alla approvazione governativa il preventivo sommario numerico e di spesa del materiale mobile che sarebbe necessario di acquistare coi fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali, onde far fronte ai bisogni delle proprie linee durante il biennio compreso fra il 1° luglio dell'anno corrente ed il 30 giugno del 1889.

Giusta i calcoli della predetta Società dovrebbesi provvedere alle seguenti forniture, cioè: locomotive n. 16; carrozze n. 460; carri a bagaglio n. 175, e carri diversi n. 1400. La spesa preventivata, per la provvista di tutto il materiale ora detto, ascenderebbe alla cifra approssimativa di L. 22,215,000.

><

Eguale preventivo sommario numerico e di spesa ha anche sottoposto all'approvazione governativa la Società delle strade ferrate della Sicilia, pei bisogni delle proprie linee per il biennio 1887-88, 1888-89.

La spesa all'uopo occorrente rileverebbe a lire 664,000 per le provviste da farsi nell'esercizio corrente, ed a L. 638,000 per quelle da farsi nell'esercizio 1888-89.

Le provviste proposte in ciascuno dei due esercizî sono le seguenti:

40 vetture di 3ª classe pel primo esercizio e 24 pel secondo;

12 vetture miste di 1ª e 2ª pel primo e 20 pel secondo;

12 vetture di 2ª classe pel primo e 20 pel secondo;

6 carri a bagaglio pel primo e 6 pel secondo.

In totale 70 veicoli pel 1887-88 e 70 pel 1888-89.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali ha completamente ultimati i rilievi di campagna occorrenti per la compilazione del progetto di massima della ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona e che anche la redazione del progetto stesso è abbastanza bene avviata.

Giusta il progetto in parola, la linea misurerebbe m. 48,600, fra le centrali dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Casarsa e di Gemona.

La massima pendenza adottata nell'altimetria sarebbe quella del 15 per mille, applicata nel tratto di accesso

al ponte sul Tagliamento ed in prossimità della stazione di San Daniele.

La quota di partenza a Casarsa è di m. 4194 sul livello del mare; il punto più alto della linea è a m. 204 (piano della stazione di San Daniele); all'arrivo la linea è alta m. 192,49 sul livello del mare.

Le opere d'arte principali che si sono progettate sono:

1. Il ponte sul Tagliamento in 48 luci di m. 12 caduna, in muratura;

2. Il ponte sul Cosa, pure in muratura, in 7 luci di m. 10 caduna;

3. Il ponte sul Ledra, anch'esso in muratura, di due luci di m. 12 caduna.

Le stazioni proposte lungo la linea sono sei, cioè quelle di Valvasone, Pozzo, Spilimbergo, Carpacco, San Daniele e Tivariacco.

><

Ci scrivono da Messina che alla fine di settembre prossimo passato nella grande galleria Peloritana, in costruzione lungo la linea da Messina a Cerda, restavano ancora da perforarsi m. 667 e da eseguire m. 1196 di galleria di rivestimento: e che, fino a pochi giorni or sono, il nucleo da perforarsi era ridotto a m. 420.

Qualora la materia da scavare non cambi natura, sarebbe assicurato l'incontro delle due avanzate per la fine del corrente anno.

I rimanenti lavori del tronco da Messina a Saponara, nel quale è compresa la predetta galleria, potranno essere portati a compimento in due mesi alla più lunga.

><

Ci informano da Verona che i lavori di ampliamento di quelle officine ferroviarie sono portati a tal punto che la Società delle ferrovie dell'Adriatico, per provvedere in tempo utile all'acquisto del macchinario e degli attrezzi di cui le officine stesse dovranno essere dotate, ha già compilato e sottoposto all'approvazione un preventivo sommario della spesa che si dovrà incontrare per l'acquisto dei meccanismi medesimi, la quale ammonta in complesso a L. 500,000.

><

Sappiamo che un gruppo di capitalisti inglesi ha in animo di concretare un progetto, stato approvato dalla Camera di Commercio ed Arti di Venezia fino dallo scorso anno, avente per iscopo il massimo sviluppo della navigazione interna del Regno.

Un ingegnere specialista venuto da Londra in Italia avrebbe riconosciuto possibile di esercitare, fin da ora lungo il Po ed altri fiumi e canali, tante linee per un percorso totale di 1500 chilometri.

Le dette linee, tutte in partenza da Venezia, andrebbero a finire: a Pavia-Milano-Lago Maggiore e Magadino; a Treviso; a Pordenone; a Padova-Vicenza ed Este; a Verona: a Volano-Codigoro e Ferrara; a Modena; a Mantova; a Pontevico; a Pizzighettone; a Casale Monferrato; a Milano e Lago di Como, ecc., ecc.

Per dar vita a cotesto progetto si dovrebbe costituire una Società anonima, la quale si impianterebbe con un capitale di cinque milioni di lire.

><

Siamo informati che il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha vivamente interessato quello dei lavori pubblici a far pratiche attive allo scopo di ottenere che l'applicazione della tariffa eccezionale n. 6 pel trasporto dei vini in fusto, in servizio cumulativo internazionale italo-svizzero, sia anche estesa alle rispedizioni di vino da Lucerna ad altre stazioni svizzere; che per le rispedizioni medesime sia abolito il vincolo di peso minimo portato dalla predetta tariffa; e che finalmente la tariffa in discorso possa essere applicata alle spedizioni di vino dirette in Isvizzera da tutte le stazioni italiane.

Lo scopo del desiderato provvedimento sarebbe quello di far sì che il deposito di vini italiani stabilito a Lucerna e che già ha cominciato, con auspici abbastanza favorevoli, le sue operazioni, possa pienamente corrispondere allo scopo della sua istituzione che evidentemente è quello di procurare un largo sbocco commerciale in tutte le contrade della Svizzera ai prodotti della nostra enologia.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze prese le seguenti deliberazioni intorno ad affari concernenti le strade ferrate:

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possano essere approvati il progetto e l'atto di sottomissione per la fornitura e posa in opera delle travate metalliche lungo il tronco Bastia-Alfonsine della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini;

2. Che, salva nuova revisione delle contabilità, possano ammettersi i maggiori compensi all'Impresa Frova, considerati nell'atto di collaudo dei lavori per la costruzione del tronco Morbegno-Sondrio nella ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna;

3. Che possano essere approvati la perizia e l'atto di sottomissione relativi a lavori di riparazione e di consolidamento della trincea fra i km. 12 + 300 e 12 + 600 del tronco Feltre-Fener, nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, con una spesa presunta di L. 45,000;

4. Che si possa approvare il nuovo progetto di appalto per la costruzione del tronco Priola-Trappa della ferrovia Ceva-Ormea, il quale misura la lunghezza di m. 7619.71 ed importa la spesa complessiva di L. 2,180,000, di cui L. 1,313,000 per i lavori occorrenti alla formazione del corpo stradale; L. 460,000 per le travate metalliche che formeranno oggetto di un separato appalto; L. 172,000 per la provvista del materiale di armamento da farsi direttamente dalla Amministrazione e L. 235,000 per le espropriazioni;

5. Che possano essere approvati la perizia suppletiva e l'atto di sottomissione concernenti maggiori lavori occorrenti per la costruzione dei tronchi 2° e 3° della ferrovia da Cuneo a Mondovì con una spesa totale di L. 390,000.

><

Sappiamo che presso la Società delle strade ferrate Meridionali è in corso lo studio per regolare l'orario dei convogli diretti portanti i numeri 7, 8, 82 e 79 in riguardo alle coincidenze alla stazione di Orte.

Tale studio presenta però delle difficoltà abbastanza gravi, essendochè la modificazione dell'orario attuale dei predetti treni porta con sè una variazione nell'orario dei treni sulla intera linea Roma-Milano, ed in conseguenza altre modificazioni nell'orario delle linee secondarie.

><

C'informano che le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno oramai pressochè ultimate le pratiche per regolarizzare le modalità, secondo le quali verrebbe fatto luogo in via di esperimento, alla validità promiscua per le due vie di Cancello e di Caserta dei biglietti di ritorno Caserta-Napoli.

><

Le due Società del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno stabilito di comune accordo di accogliere la domanda della Ditta A. Cerutti per ottenere che venga estesa la tariffa locale n. 209 P. V. alla stazione di Prato, in seguito ad accertamento che la Ditta medesima ha introdotta la fabbricazione dei tubi di ghisa nella sua fonderia della Pietà presso Prato.

><

Le due predette Società hanno disposto che, a partire dal 1° dicembre p. v. venga attivato l'ordine di servizio concretato nel maggio u. s. relativo alla disinfezione ordinaria dei carri da bestiame, con le modificazioni approvate dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

><

C'informano che il Governo federale svizzero ha interessato il nostro Governo a sollecitare l' invia della carta planimetrica relativa ai trasporti di merci per ferrovia, giusta quanto è stabilito nella convenzione internazionale all'uopo già da tempo conchiusa; nonchè l'elenco delle linee ferroviarie italiane alle quali dovranno essere estese le disposizioni contenute nell'accordo stesso.

><

Con recente decreto ministeriale è stata approvata in via di esperimento, e per il periodo di un anno, una tariffa locale a piccola velocità per la rete Mediterranea, concernente i trasporti a carro completo del *sugo di liquerizia* in provenienza dalle stazioni di Torre Cerchiara, Corigliano Calabro, Rossano, Policaro, Spezzano, Rende San Fili, Isola Capo Rizzuto e Mongrassano in destinazione di Napoli.

><

Nell'adunanza, ieri tenutasi dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Col Ministero dei lavori pubblici per fornitura di n. 10 carri a bagagli, a 2 assi, con freno ordinario a vite (da costruirsi nelle officine di Pietrarsa-Granili);

2. Col Ministero dei Lavori pubblici per fornitura di 207 carri coperti, a due assi, per trasporto merci e bestiame, della portata di 12 tonnellate (da costruirsi nelle officine di Pietrarsa e Granili);

3. Col Ministero dei Lavori pubblici per fornitura di 12 locomotive a 6 ruote accoppiate e di 12 tenders relativi (da costruirsi nelle Officine di Pietrarsa e Granili);

4. Colla Ditta Friedrik Krupp, di Essen, per fornitura di 240 assi montati, di cui 120 con ruote a disco pieno e 120 con ruote a razze;

5. Colla Società Agricola Cirio per noleggio carri;

6. Colla Ditta Pozzi Giuseppe, di Milano, per fornitura di kg. 20,000 di dadi di ferro greggio;

7. Colla Ditta Miani Venturi e C., di Milano, per fornitura di kg. 21,850 di materiali metallici per scambi e crociamenti per il tronco Cuneo-Robilante:

8. Colla Ditta Consonno Giuseppe, di Milano, per fornitura di kg. 74,000 di olio minerale per untura veicoli;

9. Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per fornitura di n. 8 carri coperti, a 2 assi, per trasporti merci.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle Strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Governativo:

L. 22,100 per risanamento e completamento della massicciata lungo il tronco Metaponto-S. Basilio Pisticci, per l'estesa di metri 7145;

L. 33,200 per risanamento della massicciata fra i chilometri 2,400 e 10,000 della linea Roma-Pisa;

L. 3,840 per formazione di nuovi locali per l'Ispettore Sanitario e per il R. Ispettore di Sezione in stazione di Pisa Centrale;

L. 6,160 per impianto di una bilancia a ponte, da 30 tonnellate, nel deposito locomotive di Napoli;

L. 1,100 per collocazione in opera di n. 6 cancelli di ferro a tre passi, a livello, sulla linea Empoli Chiusi;

L. 500 per impianto di una sagoma limite nelle stazioni di Chiarone, Albegna, Albarese, lungo la linea Pisa-Roma.

L. 56,000 per costruzione dei marciapiedi e del piano caricatore in stazione di Capalbio (linea Pisa-Roma).

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in sue recenti adunanze, ha approvato i seguenti progetti:

Ampliamento della stazione di Casalbuono, lungo il tronco Teggiano-Casalbuono, della ferrovia Sicignano-Castrocucco;

Appalto modificato della posa dell'armamento e di altri lavori nel tronco Fognano-Marradi della ferrovia Faenza-Firenze;

Terzo tronco della ferrovia Macomer-Bosa, compreso fra Bosa e Tinnura;

Fondazione per l'impianto di una piattaforma di metri 8,50 ed impianto di uno scambio triplo nella stazione di Legnago, lungo il tronco Legnago-Monselice;

Impianto del servizio merci nella stazione di Spello lungo la linea Terontola-Foligno;

Appalto modificato dei fabbricati dei tronchi da Fornola a Filattiera nella ferrovia Parma-Spezia.

Il prefato Consiglio ha inoltre approvato:

a) L'atto di sottomissione dell' Impresa Vitali e la perizia di maggiore spesa per l'ultimazione del tronco Bugnara-Solmona della linea Roma-Solmona;

b) Il progetto di una tramvia a vapore da Cagliari a Quarto Sant'Elena accordando l'autorizzazione, subordinata all'adempimento di alcune prescrizioni e condizioni, di esercitare con macchine a vapore la tramvia stessa;

c) L'esecuzione dei lavori alla travata del ponte sul Po, lungo il secondo tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

d) Il collaudo della Impresa Maggi per l'armamento della ferrovia di 4ª categoria da Moretta a Saluzzo.

Lo stesso Consiglio, esaminato il progetto del quarto tronco della ferrovia Caianello-Isernia, compreso fra Roccaravindola ed Isernia, ha manifestato l'avviso che sia da preferirsi il tracciato sulla sponda sinistra del Volturno, giusta il progetto all'uopo compilato in data del 24 giugno p. p., adottando inoltre la variante di cui nel progetto del 30 dello stesso mese. Il Consiglio ha poi ritenuto che

in base al progetto del 24 giugno predetto, debitamente regolarizzato, si possa disporre per l'appalto dei lavori.

Il Consiglio medesimo infine ha riconosciuto tecnicamente ammissibile il progetto di massima modificato per una ferrovia da Monte Amiata a Castel del Piano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa:

a) il preventivo di L. 3000 occorrenti all'impianto di una lampisteria per fanali da segnalamento dei convogli in stazione di Alessandria;

b) preventivo della spesa di L. 16,662 occorrente per la costruzione di un binario morto per deposito carri in stazione di Ceva;

c) preventivo di L. 2500 occorrenti per l'impianto di locali ad uso lampisteria nelle stazioni di Genova P. B., Chiavari, Sestri Levante e Spezia;

d) preventivo della spesa di L. 27,000 per la sostituzione di pavimento in beole agli acciottolati dei magazzini in stazione di Luino;

e) preventivo di L. 5400 necessarie per provvedere alla ricostruzione saltuaria e parziale dei piedritti della galleria di Castagnole lungo la linea da Asti a Castagnole;

f) preventivo di L. 6000 occorrenti per la ricostruzione parziale dei piedritti e per la sostituzione di cuscinetti di appoggio delle travate metalliche per altri lavori nel sottovia di Zerbo a Novi-Ligure;

g) Preventivo di L. 90,000 per completamento e risanamento di massicciata fra la stazione di Gavorzano e Follonica.

h) Preventivo di L. 9570 per allevamento di siepi lungo la linea Genova-Spezia;

i) preventivo di L 205,000 per risanamento di massicciata su di un tratto della linea Roma-Pisa.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione generale della rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Costruzione di m.l. 7371 di muretti di chiusura della ferrovia fra Monopoli e Otranto, L. 14,700;

Costruzione di muri di sostegno nella trincea di S. Mari di Colle fra i chilometri 196,611 e 197,297 della linea Foligno-Terontola, L. 61,900;

Sostituzione dei cordoni telegrafici difettosi nelle gallerie Ponte di Pietra 2°, Ponte Peraria 2° e Simonetti della linea Udine-Pontebba, L. 5200;

Rifacimento in acciaio di metri 185 di binario armato in ferro e di 7 deviatoi nelle stazioni di Ariano e Montecalvo della linea Foggia-Napoli, L. 9700;

Impianto di un nuovo circuito telegrafico fra le stazioni di Terni e di Spoleto, L. 11,000;

Chiusura della stazione di Gallese sulla linea Roma-Orte con stecconato formato da traverse fuori d'uso, L. 8000;

Completamento e risanamento della massicciata dei binarî dello scalo merci P. V. nella stazione di Napoli, L 26,800;

Prolungamento del circuito telegrafico N. 1401 dalla stazione di Codogno a quella di Piacenza comprendendovi la stazione di S. Stefano da escludersi dall'attuale circuito 1401, L. 5500

Costruzione di una casa cantoniera al km. 2 + 487 della linea Cremona-Mantova, L. 7900.

La stessa Direzione ha chiesta l'approvazione governativa per la spesa di L. 322,300 occorrente per l'impianto di una officina per la fabbricazione del gas, cogli accessorî tutti, nella stazione marittima di Venezia, ivi compresi anche i lavori necessarî per migliorare l'illuminazione della stazione centrale.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — La Direzione tecnica governativa per la ferrovia da Ivrea ad Aosta ha compiuto e rassegnato all'approvazione governativa il progetto definitivo per l'impianto di una fermata a Champ de Praz, luogo la predetta linea. L'ammontare dei lavori da eseguire è previsto nella somma di L. 67,650.

Ferrovia Oulx-Briançon. — Venne comunicato alla Direzione della Rete Mediterranea, alla Camera di commercio ed alla Commissione municipale delle ferrovie di Torino, copia della dimanda di concessione per una ferrovia Oulx-Briançon, stata presentata al Governo francese dai signori I. M. Clark e C., di Londra, costruttori di ferrovie in America.

Per debito di cronisti ne diamo i seguenti dettagli, senza entrare in apprezzamenti del progetto che meriterebbe essere discusso.

La Casa inglese propone di costruire questo tronco di 28 chilometri in trenta mesi, e di esercitarlo con treni ordinarî in base a tariffe chilometriche, pari a quelle del tronco Bussoleno-Modane.

I due tronchi d'accesso alla montagna Oulx-Cesana e La Vachette-Briançon sarebbero eseguiti secondo il sistema ordinario, e siccome motivi strategici si oppongono al traforo del *tunnel* di otto chilometri del Monginevro, la lacuna intermedia si colmerebbe con un tronco di dieci chilometri a contropendenza, sul quale però si dovranno trasportare i suddetti convogli ordinarî senza trasbordo, nè decomposizioni, e senza interruzione del servizio nella cattiva stagione.

Questo tronco di montagna sarà perciò difeso contro le intemperie della località da una solida galleria artificiale, non opponendosi l'inconveniente del fumo e dei prodotti della combustione delle locomotive, perchè la trazione ed il rischiaramento in detta galleria si farebbero con motori idraulici, sotto le cadute della Dora e della Durance, ai piedi della montagna.

Il mezzo di trazione proposto è quello di Superga, che la stessa Casa Clark adotta già per la salita della Cordigliera dal Chilì alla Repubblica Argentina sulla propria linea Transandina. Però s'impiegheranno due funi in acciaio invece di una sola, e doppi locomotori accoppiati, i quali su quelle minori pendenze (13 0[0) eleveranno dei convogli di peso triplo, cioè treni ordinarî di 150 tonnellate. La Casa concessionaria chiede ai Corpi sovventori un concorso di 20 milioni, ripartito in dieci annualità eguali, come si dimanda dalla Società Fell per istabilirvi una linea economica.

La durata della concessione vien limitata a 40 anni, estensibile sino a 99 anni, ma da potersi diminuire ben anco della metà, dietro modico compenso, qualora il traforo del *tunnel* venisse a deliberarsi in questo frattempo.

Ferrovia Bologna-Massalombarda-Lugo. — In questi giorni si è tenuto a Lugo un Convegno ferroviario, al quale intervennero il sindaco di Lugo, il comm. Buonvicini per Massalombarda, i rappresentanti della Società veneta, il cav. Muzzi, ispettore, il cav. Maccaferri, della Deputazione di Bologna, ingegneri e rappresentanti della società Adriatica. Si discusse in merito alle nuove ferrovie in costruzione, che congiungono il Veneto alla Romagna pella linea Ferrara-Lavezzola-Lugo e dell'altra linea Massa-Bologna.

Si fissò l'apertura della linea Bologna-Massalombarda pel 4 dicembre, e l'apertura della linea intera fino a Lugo pel 29 gennaio p. v., semprechè possa essere ultimato il ponte in ferro sul Santerno, che misura metri 60 circa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo una corrispondenza dal Ticino alla *Nuova Gazzetta di Zurigo*, la Direzione della Ferrovia del Gottardo ha deciso di incominciare la posa del doppio binario sulla propria linea, sul tronco Faido Rodi-Fiesso; questo tronco è uno dei più difficili della ferrovia del Gottardo, trovandovisi due gallerie elicoidali di una lunghezza di 1500 metri ciascuna, quattro gallerie rette della lunghezza complessiva di 1000 metri, tre ponti in ferro oltre altre difficoltà. Il doppio binario sarà poi collocato sul tronco Faido-Airolo entro l'anno 1890, su quello Faido-Biasca entro il 1892 e sul tronco Erstfeld-Göschenen entro il 1896. La posa del secondo binario importerà una spesa di 13 milioni.

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio federale chiederà all'Assemblea federale un supplemento di credito di fr. 70,000 come sovvenzione per i treni di notte. La Compagnia S.-O.-S. riceverà per questi treni un indennizzo totale di fr. 280.000; ossia fr. 70,000 nel 1887, fr. 60,000 nel 1888, fr. 50,000 nel 1889, fr. 40,000 nel 1890, fr. 30,000 nel 1991, fr. 20,000 nel 1892, fr. 10,000 nel 1893.

Ferrovia Vienna-Belgrado-Costantinopoli. — La linea Sofia-Pirot (chilom. 113) — unico tronco non ancora compiuto della grande ferrovia internazionale Vienna-Belgrado Costantinopoli — sarà aperta all'esercizio nel marzo venturo; quindi da marzo in poi, la possibilità di arrivare a Costantinopoli per ferrovia da qualunque punto del continente europeo.

Ferrovie Turche. — Gli ultimi giornali di Costantinopoli ci portano un'importante raccolta di notizie ferroviarie.

La Porta ed il Signor De Hirsch si sono accordati, in questi ultimi giorni, sulle questioni da sottomettere all'arbitrato; non manca all'uopo che il decreto Imperiale sanzionante tali accordi. Ora poi, si annunzia che il Sultano, desiderando di conoscere esattamente lo stato della controversia ferroviaria tra il Governo Imperiale e la Società delle ferrovie Orientali, ha dato incarico ad Hassan Vehmi pascià già ministro della giustizia e dei lavori pubblici, ed a Mahmoud Djelal Eddin pascià, presidente della Commissione del bilancio, di studiare la controversia e di presentargliene la relazione.

Di tal modo, ecco l'arbitrato posto da parte e la soluzione della controversia rimessa all'arbitrio del Sultano.

— Annunciasi eziandio che la concessione della ferrovia d'Asia, cioè la ferrovia Haidar Pascià Ismidt-Angora-Diarbekir-Bagdad, lunga 4000 chilometri, circa, riappare di prossima stipulazione essendochè il Sultano abbia ordinato al Governo di esaminare quali modificazioni possano apportarvisi. Una prima convenzione, tra la Porta ed i signori Alt e Seefelder che l'avevano sollecitata, era stata rinviata dal Sultano alla Commissione; e questo rinvio era stato interpretato come atto di rigetto della concessione istessa.

— Assicurasi infine che la Società dei raccordi ferroviari siasi convenuta coi Delegati dello Stato circa le condizioni d'esercizio delle linee intieramente costrutte.

Ricordiamo, a tale proposito, che la sezione Uskub-Vranja (sulla frontiera Serba) è da lungo tempo terminata e che si potrà perciò aprire la linea Belgrado-Salonicco. Ricordiamo inoltre che il prolungamento da Bellova a Vakarel (sulla frontiera Bulgara) è compiuto e che in questi ultimi giorni, come annunciammo nel precedente numero, una locomotiva ha percorso il prolungamento da Vakarel a Sofia, facendo un trionfale ingresso nella capitale della Bulgaria.

Ferrovie della Repubblica Argentina — Il Senato ha approvato la concessione fatta dal governo ai signori Alurralde e C. della costruzione di una ferrovia che partendo dalla sponda destra del Paraguay, o qualche altro punto adatto tra i fiumi Pilcomayo e Bermeyo, ed attraversando il Chaco, unisca la Repubblica Argentina a quella di Bolivia in direzione del porto Magarinos.

La Ferrovia del Circolo Polare. — La ferrovia Luléa Ototen, in corso di costruzione dal mare Baltico all'Oceano Atlantico, tocca ora la regione del Circolo Polare Artico. Questa ferrovia, costrutta dalla Compagnia Svedo-norvegiana, è la prima che s'addentri in quella contrada. L'avvenimento si è compiuto ad Anutkaski, nella Laponia Svedese, a 134 chilometri dal porto di Luléa.

Questa località è posta a 350 metri sul livello del mare ed ha superficie perfettamente piana; ma la ferrovia, nell'attraversarla, non percorre più un suolo frastagliato da larghi fossati di sabbia, sì bene un terreno a paludi. Dal chilometro 138,5 sino al 141 è tutta una sola palude; e poscia il terreno diviene più solido sino al chilometro 149, ove incontrasi nuovamente una palude di due chilometri di lunghezza. La ferrovia che attraversa tali paludi fu costrutta completamente su fastelli *(fascine)*.

Rimangono a costruirsi altri 50 chilometri per raggiungere la montagna di ferro di Gelleivara, vero obbiettivo dell'impresa; ma sperasi di compiere i lavori nel mese corrente e di poter incominciare, nella prossima primavera, l'esportazione del minerale di ferro da quegli enormi depositi. Un magnifico ponte in ferro, lungo 160 piedi e gettato su pile di granito, è stato ora terminato a Nattavara, comune di Gelleivara.

La ferrovia fu recentemente percorsa dai principali azionisti inglesi ed olandesi, che vi si sono appositamente recati in compagnia di Wilkinson, uno dei promotori e costruttori della linea; gli azionisti si sono dichiarati pienamente soddisfatti dello stato dei lavori.

I promotori, poi, attendono ora a costituire una Compagnia Anglo-svedese per la costruzione dei piroscafi destinati a trasportare il minerale di ferro di Gelleivara in Isvezia ed all'estero. *Railway News.*

Notizie Diverse

Servizio Internazionale. — La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali austriache, in seguito agli accordi intervenuti colle altre amministrazioni appartenenti alla Lega italo-boema, ha stabilito che la Convenzione già in vigore colle ferrovie della Lega italo-germanica venga ora estesa anche al servizio fra l'Italia e la Boemia.

Un canale in Egitto. — L'agenzia Reuter ha dal Cairo che il signor Cope Whitehouse ha proposto al Governo egiziano la costruzione di un canale destinato a proteggere dalle inondazioni il basso Egitto. Il canale, detto di Raian, è parte del grandioso progetto Moeris per la costruzione nel Delta di un vasto serbatoio, che dovrebbe aumentare del 90 per cento la produttività di quelle terre. Il Cope Whitehouse è pronto ad imprenderne a sue spese la costruzione contro il pagamento da parte del Governo egiziano di un annuo canone non superiore alle 30,000 sterline.

Porti e Canali. — I giornali francesi annunziano che il Ministro dei lavori pubblici domanderà alla Camera lo stanziamento di un credito straordinario di 72 milioni di lire, da impiegarsi nell'ingrandimento del porto dell'Havre e nel miglioramento della bassa Senna.

Le Camere di commercio dell'Havre e di Rouen hanno deliberato già di concorrere nella spesa totale presunta in 96 milioni, con L. 24,000,000.

— Il progetto di congiungere con un canale di navigazione il Don al Volga (la idea prima ne risale allo Czar Pietro il Grande) è ritornato sul tappeto.

L'ingegnere Din ne ha compilato il progetto di massima, studiato sul luogo, e lo ha comunicato alla Società geografica di Parigi.

L'esecuzione del progetto renderebbe possibile le circumnavigazione dell'Europa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		12 Novembre	Novembre 19
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 782	786,50
» »	Mediterranee	» 610	620,50
» »	Sicule	» 570	570
» »	Sarde (preferenza)	» 287	287
» »	Palermo Marsala-Trapani	» 390	390
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 551	551
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	304
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara Seregno	» 250,50	250,50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	319
» »	» 2ª emiss.	» 315	315
» »	Centrale Toscana	» 537	535
» »	Meridionali	» 322	320
» »	Sarde, serie *A*	» 314	314
» »	» serie *B*	» 319	319
» »	» 1879	» 319	319
» »	Pontebba	» 488	488
» »	Nord-Milano	» 271	271
» »	Meridionali Austriache	» 297,50	297,50

EMISSIONI

Banca Nazionale del Regno. — Essendo prossima la distribuzione dei titoli definitivi contro ritiro dei Buoni provvisori si invitano quei possessori di Buoni che fossero stati emessi in località diverse da quella dove desiderano averne il cambio, a presentarne la domanda non più tardi del giorno 25 corr. ad uno degli Stabilimenti o Ditte locali incaricati delle operazioni relative alle Obbligazioni ferroviarie.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Deputazione provinciale di Ravenna (24 novembre, ore 12 merid. 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto per la manutenzione della strada di Cotignola e Naviglio per il quinquennio 1888-1892. Importo L. 13,944 annue. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 1.o dicembre, ore 12 merid.

Provincia di Parma (25 novembre, ore 12 merid. definitivo). — Appalto per la costruzione e manutenzione di un ponte sul torrente Baganza contro la borgata di Sala. Importo lire 67,935.29. (V. n. 45 del *Monitore*).

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (26 novembre, ore 1 pom. 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale che avrà principio col 1.o gennaio 1888, delle strade sotto descritte, divise in quattro lotti:

I. Strada provinciale di Valle Anzasca. Importo L. 5088,64;

II. Strada provinciale di Valle Antigorio. Imp. L. 2544,24;

III. Strada provinciale di Valle Vegezzo. Imp. L. 6833,52;

IV. Strada semiprovinciale da Crodo a Foppiano. Importo L. 5095.05.

Deposito L. 1000 pel 1.o lotto; L. 900 pel 2.o lotto; L. 1600 pel 3.o lotto; L. 1300 pel 4.o lotto. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 10 dicembre, ore 11 ant.

Direzione del Genio Militare di Torino (26 novembre, ore 3 pom., unico e definitivo). — Appalto per la sistemazione del Distretto Militare di Pinerolo nel quartiere Grand'Hôtel. Importo L. 15,000. Cauzione L. 1500. Lavori ultimati in 100 giorni.

Deputazione Provinciale di Ferrara (28 novembre, ore 3 pom. 1.a asta) — Appalto per la fornitura triennale 1888 90 della ghiaia e delle opere occorrenti per la manutenzione delle strade provinciali, diviso in tre lotti:

1.o lotto, Importo triennale L. 125,234.40. Cauz. L. 6000;
2.o id. id. L. 202,464.90. Id. L. 10000;
3.o id. id. L. 242,818.26. Id. L. 12000.
Fatali 5 dicembre ore 3 pom.

Amministrazione Provinciale dell'Umbria (30 novembre ore 11 ant., definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione del tratto della strada Amerina dal Fosso dei Quarti all'incontro della Comunale di Lugnano. Importo ridotto lire 55,995.21 (V. n. 43 e 45 del *Monitore*).

Municipio di Sassari (30 novembre, ore 12 merid., 2.a asta, per deserzione 1.o incanto). — Appalto per la ricostruzione del pavimento del Corso Vittorio Emanuele. Importo L. 45898. (V. n. 42 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Macerata (30 novembre, ore 12 merid. 1ª asta) — Appalto per i lavori di ordinaria manutenzione della strada provinciale Maceratese per la durata di un novennio, dal 1° gennaio 1888. Importo L, 54101.52. Cauzione provvisoria L. 1600. Cauzione definitiva il decimo.

Comune di Pontedecimo (30 novembre, ore 10 ant. 1ª asta) — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di un Edifizio Scolastico in Pontedecimo. Importo lire 101,077,89.

Cauzione provv. L. 12,000. Deposito per spese L. 3000. Lavori compiuti in 10 mesi. Fatali 21 dicembre, ore 12 merid.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pisa (2 dicembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione dell'alveo e degli argini del fiume Tora, nel tratto compreso fra metri 692,07 sotto corrente al ponte di Ferretto e metri 292.73 sotto-corrente a quello di Stagno (m. 7,556.33). Importo L. 124.780. I lavori dovranno essere compiuti in 180 giorni. Cauzione provvisoria L. 7500. Cauzione definitiva il decimo.

Comune di Canino (10 dicembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto dei seguenti lavori in tre distinti lotti:

1.o Costruzione del Campanile presso la Chiesa ex Collegiata. Importo L. 16,976.81.

2.o Costruzione di un Teatro Filodrammatico. Importo L. 27,018.24.

3.o Costruzione di una Casa. Importo L. 11,861.34.

Cauzione provvisoria 1.o lotto L. 1000; 2.o L, 1500; 3.o L. 700
Cauzione definitiva 1.o lotto L. 2000; 2.o L. 3000; 3.o L. 1500.

Lavori compiuti: 1.o lotto in giorni 200; 2.o in giorni 200; 3.o in giorni 180.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte metallico sul *Canale dei Zoffi* a Venezia per conto dell'Impresa Angelo Mion.

Ministero dei Lavori Pubblici. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione delle due sponde del fiume Tevere dal Mattatoio al ponte Elio fu aggiudicato definitivamente all'Ing. Marchese Luigi Medici per L. 8,011,532.55. (V. n. 41 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Firenze. — L'appalto per la costruzione dei solai in ferro, nell'ex conservatorio Ripoli venne aggiudicato al signor Dilaghi Ottavio per L. 31,833,90.

Municipio di Piacenza. — L'appalto per la costruzione di un magazzino idraulico in Mortizza, fu aggiudicato al signor Cantoni Marcello per L. 6.431.04.

Municipio di Messina. — L'appalto per la costruzione della strada militare dal villaggio di S. Lucia alla posizione di Monte Giuditta presso Messina fu aggiudicato al signor Ferruccio Alessandro per L. 29.143.

Municipio di Suso. — L'appalto per la costruzione del Cimitero a Maddalena venne aggiudicato al signor Ramella Carlo per L. 16,441.82.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° *al* 10 *Novembre* 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio — Rete principale	4027		4027			
» secondaria	547	4574	366	4393	181	—
Media in esercizio . .		4557		4381	176	—
Viaggiatori	1,338,100.56		1,238,515.70		99,584.86	—
Bagagli e Cani . . .	82,734.52		64,779 23		17,955.29	—
Merci a G. e P. V. accel.a	343,926.10		340,168.52		3,757.58	—
Merci a P. V. . . .	1,641,154 77		1,441,782.23		199,372.54	—
(2) TOTALE .	3,405,915.95		3,085,245.68		320,670.27	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 10 *Novembre* 1887.

	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Aumento	Diminuzione
Viaggiatori	18,324,099.15	17,206,950 96	1,117,148.19	—
Bagagli e Cani . .	896,580 98	784.902.07	111,678.91	—
Merci a G. e P. V. acc.a	4,121,326.02	3,756,659 97	364,666.05	—
Merci a P. V. . . .	21,097,773.28	19,831,717.46	1,266,055.82	—
(2) TOTALE . .	44,439,779.43	41,580,230.46	2,859,548.97	—

(3) Prodotto per chilometro.

	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Aumento	Diminuzione
della decade	748.88	706.49	42.39	
riassuntivo.	9,807.94	9,547.70	260 24	—

(1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica, (km. 52).

(2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 1° *al* 10 *Novembre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 11	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 43
Viaggiatori.	4,923.90	17,567 95	1 203,65	2,425 15	886 20	3,488.10	2,496.75	5,647.20	6,375.55	1,880,55	1,703,30	5,103.50
Bagagli . . .	93.75	283.15	38.05	22.60	31 30	113.40	6.10	26.55	25.85	22.65	31.70	46.05
Merci G. V.	407.95	[illegible]	133.85	249 25	195.70	216.85	18.80	76 65	182 25	51.60	»	75.05
Id. P. V. A.	[illegible]	1,516.15	»	2.05	»	369.45	»	»	»	2.70	»	53.00
Id. P. V.	[illegible]	4,021 65	783.60	1,160 50	1,572 30	689.05	4,541.85	498.50	1,896.95	335.40	»	35,05
Totali .	7,?72.20	25,085.55	2,158.15	3,859.55	2,685.50	4,876.85	7,663.50	6,238 90	8,480.60	2,292,90	1,708.00	5,373.65

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

12ª Decade — Dall' 21 al 31 ottobre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	110.792 76	2.062 21	13.626 01	128.113 43	2 317 27	255.941 68	606 00	422 35
1886	123.372 67	2.254 79	11.756 39	130.623 25	2.871 67	270.878 77	606 00	446 99
Differenze nel 1887	— 12.579 91	— 192.58	+ 1.869 62	— 3.509 82	— 524 40	— 14.937 09	»	— 24 64
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE					
1887	819.950 75	16.175 50	162.533 91	1.168.166 00	19.109 23	2 216.536 31	606 00	3.657 65
1886	1.410.856 80	27.330 28	152,937 86	1.370.694 28	25 937 75	2.987 809 97	606 00	4.930 38
Differenze nel 1887	— 560.909 05	— 11.154 78	+ 9.596 05	— 202.227 38	— 6 578 47	— 771.273 63	»	— 1.272 73
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	5.517 59	81 71	503 97	396 93	50 85	6.551 08	64 00	102 36
1886	2.399 15	49 45	128 30	308 60	54 55	2.940 05	31 00	94 84
Differenze nel 1887	+ 3 118 44	+ 32 29	+ 375 67	+ 88 33	— 3 70	+ 3.611 03	+ 33 00	— 7. 52
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE					
1887	37.110 67	623 85	4.711 83	13.388 75	478 11	56.323 21	64 00	880 05
1886	41.299 83	414 60	1.162 28	2.637 76	552 95	46.097 42	31 00	1.437 01
Differenza nel 1887	— 4.189 16	+ 179 25	+ 3.549 55	+ 10.750 99	— 84 81	+ 10.225 79	+ 33 00	— 606 96

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

SEDE IN TORINO — CAPITALE VERSATO L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:

Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia e Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)

con Cave, Forni ed Officine in

ALZANO DI SOPRA, NESE, RANICA, NEMBRO, ALBINO, ABBAZIA DI VALL'ALTA E COMENDUNO IN VALLE SERIANA, RIVA DI SOLTO E SULZANO, PILZONE SUL LAGO D'ISEO.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — Cemento eminentemente idraulico a rapida presa — Cemento eminentemente idraulico a lenta presa — Calce eminentemente idraulica di Palazzolo — Calce eminentemente idraulica uso Palazzolo — Calce viva comune in zolle a fiamma — Cemento Portland naturale — Cemento Portland artificiale.

Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.

Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 26 Novembre 1887 NUM. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo

Assemblea Generale del 20 Novembre 1887

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D' AMMINISTRAZIONE

Come era stato annunciato, domenica scorsa aveva luogo in Milano l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società delle strade ferrate del Mediterraneo.

Intervennero alla riunione 79 azionisti rappresentanti 101,207 azioni con 20,236 voti.

Presiedeva il conte Giulio Belinzaghi, Presidente del Consiglio, al quale facevano corona quasi tutti i consiglieri, i sindaci, il Direttore generale ed il Ragioniere centrale.

Riconosciuta legale la costituzione dell'Assemblea, il Presidente dichiarò aperta la seduta ed il segretario Cav. Avvocato Scolari diede lettura della seguente relazione (che fu già riassunta nel nostro n. 42) ed il sindaco Rava quella dei Sindaci (pubblicata testualmente nello stesso n. 42).

L'Assemblea, udite queste relazioni, approvò all'unanimità il Bilancio e le liquidazioni dell'anno 1886-87, fissando in L. 27.50 il dividendo per ognuna delle 270,000 Azioni da cui è costituito il Capitale sociale. Rielesse quindi tutti gli Amministratori, Sindaci e Sindaci supplenti uscenti di carica.

Ecco la Relazione del Consiglio:

Signori,

L'Assemblea dello scorso anno avendo confermato in carica gli Amministratori sorteggiati, il vostro Consiglio si riunì immediatamente dopo per procedere alla nomina del Presidente, dei Vice Presidenti e dei membri del Comitato, i quali, a termini dello Statuto Sociale e del Regolamento, sono eletti annualmente. In tutte queste cariche vennero confermati gli uscenti. Proseguì per tal modo senza mutazioni l'esercizio già incominciato del secondo anno.

A consolidare l'organamento della nostra azienda, quale ve lo esponemmo nella precedente relazione, diversi provvedimenti si resero necessarî. Le norme pel personale, quali per la massima parte erano già in vigore presso l'una o l'altra delle antiche Amministrazioni, furono ridotte in unico testo, in relazione alle prescrizioni del contratto d'esercizio, per modo da disciplinare uniformemente la materia su tutta la rete. Fu poi regolata la posizione degli Agenti traslocati alla Direzione di Napoli; vennero deliberate le promozioni generali del personale, previo accurato esame da parte di una Commissione appositamente delegata dal Consiglio, e infine si provvide anche a sistemare il trattamento dei Capi Servizio del primo compartimento.

Parecchie delle questioni pendenti colla Società esercente la Rete Adriatica vennero definite. Così può dirsi ultimata la laboriosa liquidazione dei primi quattro mesi di esercizio promiscuo, e furono pure risolte con reciproca soddisfazione, mediante la stipulazione di formale convenzione, le divergenze relative al servizio nelle stazioni e sui tronchi comuni, divergenze le quali avevano dato luogo a lunghe e difficili trattative.

Le Commissioni miste nominate a termini del contratto col Governo in parte ultimarono, in parte proseguono ancora il loro còmpito. Notiamo che la relazione, presentata dalla Commissione per la valutazione del materiale rotabile, assegna al materiale acquistato dalla nostra Società il valore di L. 108,700,000, mentre la stima del materiale d'esercizio importerà circa L. 13,500,000, cifra quest' ultima sulla quale si può far calcolo, sebbene la Commissione cui spetta di valutare quella categoria di materiali non abbia ancora ufficialmente chiuso i suoi lavori. A tali somme dovendosi aggiungere il valore degli approvvigionamenti che, a tenore dell' art. 10 del contratto, non può essere inferiore a L. 21,000,000, si prevede fin d'ora che l' importo complessivo del materiale mobile e degli approvvigionamenti assegnati alla Rete Mediterranea sarà di almeno L. 143,000,000, con

una eccedenza quindi di oltre otto milioni sui 135 sborsati al Governo. Siccome, a termini del 3° alinea dell'articolo 11 del contratto, la Società dovrà rinfondere questa maggior somma all'erario, che la compenserà nella misura stessa del corrispettivo accordato ai 135 milioni, ne verrà di conseguenza la necessità di provvedere i fondi per far fronte a tale versamento. A questo scopo il Consiglio si riserva di farvi a suo tempo, occorrendo, le opportune proposte.

I lavori di completamento e miglioria delle linee contemplati nell' allegato B al contratto di esercizio non hanno finora raggiunto lo sviluppo che dovrebbero avere. È noto che pel compimento di quei lavori era prescritto il termine di quattro anni dal principio dell' esercizio sociale; ma, se non mancò da parte del Governo lo stanziamento dei fondi necessari ed anche da parte nostra si ebbe cura di presentare i progetti concreti per le opere di maggior importanza ed urgenza, la lentezza della procedura dei nostri rapporti cogli organi governativi, l'incertezza ed il frequente modificarsi delle norme onde la procedura stessa è regolata, nocquero grandemente al sollecito disbrigo di tali pratiche. È questo un fatto deplorevole, perchè il ritardo nella esecuzione delle opere accennate si risolve in difficoltà d' ogni sorta che incagliano il servizio e paralizzano lo svolgimento del traffico.

Anche riguardo al materiale rotabile, nonostante i provvedimenti presi, siamo ancora lontani dall' avere ottenuta la piena soddisfazione dei nostri bisogni: possiamo però assicurarvi che la vostra Amministrazione, preoccupata dalla sproporzione sempre maggiore che esiste fra il movimento dei trasporti e la dotazione di materiale, non si stancò di insistere per ottenere l' aumento di questa ultima.

Se dunque si pon mente alla lentezza con cui procedono i lavori dell'allegato B, ed al fatto che perdura la deficienza del materiale rotabile, è forza riconoscere che durante il secondo esercizio la nostra azienda non ha peranco ottenuto quel definitivo assetto che sarebbe stato desiderabile. A ciò si aggiunga che si è fatta ancora sentire la dannosa influenza dei primi quattro mesi dell'esercizio 1885-86, giacchè durante quasi tutto il primo semestre dell'anno sociale ora chiuso mancammo della guida più sicura nell' indirizzo economico di ogni amministrazione ferroviaria, il confronto cioè col periodo corrispondente dell'esercizio anteriore.

Speriamo che, come quest'ultimo inconveniente è tolto di mezzo nel terzo anno ora in corso, così possano in gran parte venir eliminati anche gli altri che vi abbiamo accennati.

In mezzo a queste difficoltà, delle quali discorreremo più ampiamente in appresso, abbiamo fatto ogni sforzo per promovere il traffico sulle nostre linee e metterci in grado di servire nel miglior modo possibile il commercio, non dimenticando, oltre il tornaconto della Società, l'interesse generale del paese, che a buon diritto molto si aspetta da un servizio pubblico quale è il nostro.

Le numerose divergenze, avute col Governo sulla interpretazione ed applicazione del Contratto e Capitolato d'esercizio, diedero luogo a molteplici conferenze e trattazioni, per effetto delle quali non poche questioni vennero risolte ed altre si trovano in via di componimento. Ci fu quindi fino ad ora risparmiato di ricorrere all'arbitramento di cui nell'art. 106 del Capitolato. Ad ogni evento però, d'accordo colle Società della Rete Adriatica e della Sicula, noi stimammo opportuno di insistere presso il Governo perchè promovesse la legale costituzione dei Collegi Arbitrali. Questa ebbe luogo infatti nel primo semestre del corrente anno, e con ordinanza del 16 Aprile u. s. vennero anche emanate le norme pel procedimento da seguirsi avanti ai Collegi stessi.

Nel Giugno u. s. la nostra Società è stata chiamata dal Governo, a sensi dell'art. 27 del Contratto d'esercizio, ed in unione alle Società esercenti le Reti Adriatica e Sicula, a prestarsi per l' emissione di obbligazioni ferroviarie destinate a far fronte alla costruzione della rete complementare, per un importo complessivo di 300 milioni di lire. Da parte nostra abbiamo stimato prudente di accordarci collo stesso gruppo di Istituti bancari, che formò il primo nucleo della nostra Società, ed esso cedendo l'operazione ed assicurandoci in compenso il 10 per cento degli utili.

ESERCIZIO.

La rete Mediterranea presentava al 1° Luglio 1886 una estensione di 4295 chilometri, calcolando soltanto per metà la lunghezza della linea comune Milano-Chiasso. Di questi 3980 appartenevano alla rete principale e 315 alla secondaria. Rammentiamo, a proposito di questa distinzione, quanto dicemmo l'anno scorso sui diversi patti che regolano l'esercizio dell'una e dell'altra rete.

Durante l'anno 1886-87 furono aperti all' esercizio 216 chilometri di nuove linee; inoltre 21 chilometri della rete secondaria, e precisamente quelli costituenti la linea Bra-Carmagnola, vennero, per effetto dell'art. 74 del Capitolato, incorporati nella principale. Pertanto al 30 Giugno 1887 la rete misurava 4511 chilometri in complesso, dei quali 4001 di rete principale e 510 della secondaria.

La lunghezza media della rete esercitata risultò di 4405 chilometri e, tenendo distinte le due reti, di 4001 per la principale e 404 per la secondaria.

Prodotti lordi. — Il prodotto lordo totale ripartibile col Governo durante l' anno dal 1° Luglio 1886 al 30 Giugno 1887 fu di L. 112,900,745.33 mentre nell'anno precedente era stato di L. 106,051,281.65: risulta quindi a vantaggio di questo secondo esercizio una eccedenza di L. 6,849,463.68.

Se vogliamo distinguere le due reti, il prodotto si scinde come appare nello specchio qui appresso:

	1885–86	1886–87	AUMENTO
Reto principale . . .	104,485,499 08	110,961,268.67	6,475,769.59
Reto secondaria . . .	1,565,782.57	1,939,476,66	373,694.09
Totale . .	106,051,281.65	112,900,745.33	6,849,463.68

Appare da queste cifre che il prodotto della rete principale, aumentato di circa 6 milioni e mezzo su quello dello scorso anno si è talmente accostato al prodotto iniziale stabilito dal nostro contratto, da poter ritenere per certo che questo sarà non solo raggiunto, ma superato nell'esercizio corrente.

I quadri allegati I e K dimostrano graficamente l'andamento progressivo dei prodotti suddetti nei due esercizi 1885-86 e 1886-87, nonchè della quota sui medesimi spettante al Governo.

Ripartendo i prodotti per qualità di traffico e per rete, risultano le cifre del quadro seguente:

QUALITA' DI TRAFFICO	RETE				RETI RIUNITE	
	principale		secondaria			
		0/0		0/0		0/0
Viaggiatori . .	43,145,537	39	1,062,418	55	44,207,955	39
Bagagli, cani e G. V.	9,788,106	9	109,212	5	9,897,318	9
Piccola velocità accelerata . .	3,024,678	3	39,547	2	3,064,225	3
Piccola velocità	54,258,347	49	712,393	37	54,970,740	49
Introiti diversi	741,600	—	15,907	1	760,507	—
Totale . .	110,961,268	100	1,939,477	100	112,900,745	100

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico fu per l'intera rete di L. 25,630, per la rete principale di L. 37,733 e per la secondaria di L. 4,801.

Queste cifre, confrontate con quelle dell' anno 1885-86 presentano una differenza in più di L. 1,328 per la rete principale e di L. 2007 in meno per la secondaria.

Risulta pertanto una diminuzione notevole nel prodotto chilometrico della rete secondaria, la quale va attribuita al passaggio alla rete principale dei 21 chilometri della linea Bra-Carmagnola, che nello scorso esercizio contribuivano al reddito della rete secondaria con un prodotto superiore alle L. 15,000 per chilometro.

I quadri allegati da L a Q presentano alcuni particolari statistici sul movimento e prodotto delle varie qualità di traffico e sugli introiti delle stazioni. Qui noteremo soltanto:

1. che il numero totale dei viaggiatori trasportati fu di 21,282,324 ed il prodotto ottenutone L. 44,227,904 con una eccedenza rispettivamente di 861,556 viaggiatori e di 2,473,932 sopra il quantitativo e il prodotto dell' esercizio anteriore, sicchè il prodotto medio per viaggiatore riuscì di L. 2.08 contro L. 2.07 che si erano avute l'anno scorso;

2. che fra le merci trasportate a grande ed a piccola velocità accelerata, il maggior incremento si osserva nelle derrate alimentari, che furono di quintali 2,178,546 e diedero un prodotto complessivo di L. 3,935,435 e medio per quintale di L. 1.81 contro un numero di 1,841,331, ed un prodotto totale di L. 3,303,620 e medio di L. 1,79, che si erano avuti nel 1885-86;

3. che le merci trasportate a piccola velocità furono di tonnellate 7,035,460 cioè tonnellate 233,072 più che nello scorso anno (tonnellate 6,802,388), ed il loro prodotto fu di L. 53,549,333 con una media di L. 7.61 per tonnellata in confronto di L. 50,885,305 e di L. 7.48 avutesi nel precedente esercizio.

(*Continua*)

I RITARDI DEI TRENI

Nel precedente numero abbiamo pubblicato il testo del decreto ministeriale, in data 5 corrente, col quale è instituita in Roma una speciale Commissione d'inchiesta per riconoscere le cause dei ritardi dei treni, proporne i rimedi ecc., ecc.; ed ora possiamo annunciare che la Commissione si è già adunata, per la prima volta, il 21 corr.

Intanto l'on. Compans, nella seduta dello stesso 21, ha presentato all'ufficio di presidenza della Camera una interrogazione al Governo « sulla necessità di immediati provvedimenti atti ad assicurare la regolarità delle comunicazioni ferroviarie fra l'Alta Italia e la Capitale. » A tale interrogazione — per la quale il Presidente del Consiglio disse che si poneva d'accordo col Ministro dei Lavori pubblici per la risposta — l'on. Compans fu mosso appunto dai lamentati ritardi ferroviari.

Nel frattempo anche l'on. Fazio ha presentato un'altra domanda d'interrogazione sullo stesso oggetto dei ritardi, a cui risponderà lunedì p. v. l'on. Ministro dei lavori pubblici.

Egli è ben vero che su di questi dovrà ora *indagare*, *verificare*, *proporre* e *riferire* (così dice il decreto) la nuova Commissione d'inchiesta nominata dal Ministro dei Lavori pubblici; ma, sull'ufficio di essa appunto, ci piace riportare e fare nostre le seguenti considerazioni pubblicate dal *Popolo Romano* nel numero del 21 corrente:

« La decisione presa dall'on. Ministro dei Lavori pubblici di affidare ad una Commissione l'incarico di studiare le cause dei ritardi nei treni, è sembrata a molti ed anche a noi alquanto singolare.

« Anzitutto sarebbe bastata una conferenza dei Direttori generali e dell'Ispettore generale col Ministro per vedere quali fossero le cause di questi ritardi e quali, in conseguenza, i rimedi; imperocchè le Società non hanno alcun interesse ai ritardi: anzi hanno, come il pubblico, del danno.

« Ad ogni modo, non era mai il caso, secondo noi, di rivolgersi, per un affare di servizio interno, a persone estranee all'amministrazione. C'è o non c'è un Corpo del genio civile? Ora, una delle due: o questi 20 o 30 ispettori sono capaci d'illuminare il Ministro sui servizi del suo dicastero, e allora non è il caso di ricorrere ad estranei, i quali, per quanto competenti lo saranno sempre meno degli Ispettori del Corpo — o non sono capaci, e allora li mandi a spasso e ricomponga il Consiglio di persone capaci ».

E se noi, poi, ci facciamo ad indagare e studiare le cause dei ritardi, non ci è difficile di asserire:

Le cause dei ritardi sono molte certamente; ma derivano tutte da un solo fatto essenziale, cioè dal grande aumento di traffico avvenuto in questi ultimi anni. A tale aumento, che ben si può calcolare da 10 a 12 milioni annui, non corrisposero punto nè la dotazione del materiale mobile, nè lo sviluppo dei binari, nè l'ampliamento delle stazioni.

Mancano, in questa corrispondenza coll'accresciuto traffico, i necessari mezzi a darvi regolare sfogo; e questi mezzi deficienti al traffico, e causa perciò dei ritardi dei treni, sono appunto i veicoli, i binari e le stazioni non corrispondenti ai bisogni ed incapaci all'attuazione di un regolare servizio.

Circa la mancanza del materiale mobile non occorre spendere parola, essendo notissimo a chi incomba di provvedervi.

Circa poi lo sviluppo dei binari, basta ricordare come la massima parte delle nostre linee sia costruita ad un solo binario, insufficiente affatto a dare sfogo al sempre crescente traffico. E gli studi già intrapresi per il raddoppio dei binari sulle linee Torino-Venezia, Alessandria-Piacenza, Genova-Roma vanno così a rilento che, procedendo ancora di tal modo, si conteranno ben molti anni prima di vedere raddoppiati i binari su tali linee. Inoltre, pur troppo, gli studi sul tronco Genova-Spezia — tanto per le difficoltà tecniche, quanto per ragioni finanziarie — hanno dimostrato la immensa difficoltà di raddoppiarvi il binario. Bisognerà adunque limitarsi, per tal tronco, ad adottarvi tutti quei provvedimenti che pur aumentando la sicurezza di circolazione dei treni, accrescano la potenzialità del tronco medesimo senza pericoli e senza incagli nel servizio.

Quanto infine all'ampliamento delle stazioni è ovvio ormai l'accennare alla deficienza di binari, di piani caricatori, di magazzini per le merci ecc., ecc., che noi abbiamo ripetutamente ed abbondantemente dimostrata.

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 46*).

QUESTIONE IX — *A.* — 1ª, 2ª e 3ª.

La sospensione delle locomotive, il principio compound *e la natura del metallo.*

Conclusioni presentate dal signor Banderali, segretario principale della 2ª Sezione:

« La relazione ha fornito argomento a qualche osservazione tra parecchi membri della Sezione; ma la discussione non ha potuto essere trattata in tutti i suoi particolari.

« Le questioni, del resto, sono in gran parte allo studio.

« Così, ad esempio, la discussione sulla questione del rapporto tra il sistema di sospensione e le spese di riparazione ha fatto constare che la maggioranza era d'opinione che l'uso dei bilancieri, nella sospensione delle locomotive, dovrebbe dare nell'applicazione soddisfacenti risultati.

« E, nonostante qualche contrario parere basato su esperimenti fatti con grande cura, parve tuttavia non sia il caso di distogliere gli utenti dal sistema dei bilancieri.

« Di tal modo la Sezione credette di poter riassumere il concetto generale enunciando: che l'applicazione dei bilancieri era parsa cosa assai importante, sotto il punto di vista della marcia delle macchine sulle strade ferrate, e che non era punto il caso di sconsigliarne l'uso e che in pratica questo sembrava aver dato, in molti casi, buoni risultati.

« Nella seconda questione, l'applicazione del principio *compound*, la discussione si è specialmente sviluppata intorno alla parte storica, cioè alla constatazione dello stato di tale questione che è tuttora nuova e percorre tuttavia il periodo degli esperimenti.

« Il sistema *compound* consiste nel dimandare a 2, 3, 4 cilindri il lavoro che abitualmente si dimanda a due.

« Io non m'addentro nella spiegazione nè nella minuta descrizione dei diversi sistemi esperimentati, perchè ciò ci condurrebbe assai lungi; ma bisogna pur accennare che un grande numero di ingegneri, nell'ultimo decennio, si è applicato alla soluzione del problema. E fra essi non debbonsi dimenticare i signori Webb e Worsdell, ingegneri inglesi; e parecchi ingegneri di Francia addetti alle diverse Compagnie del Nord, della Paris Lyon-Mediterranée, dell'Ovest, d'Orléans; e quelli dell'Annover, della Russia ove meritasi speciale menzione il signor Borodine, delle Indie, ecc., ecc.; e finalmente un nome vi ha che bisogna assolutamente ricordare, quello del signor Mallet, agli studi del quale bisogna pur sempre riccorrere quando si tratta di locomotive *compound*.

« Nella discussione ci siamo piuttosto adoperati a constatare che ora, dopo alcuni esperimenti fatti su parecchie strade ferrate, puossi sperare che il sistema *compound* permetterà di realizzare economie nel consumo del combustibile. Di questi risultati, ottenuti in rapporto alla diminuzione di spesa che deriva dall'impiego del sistema *compound*, non possonsi fino ad ora fissare i dati; e perciò la Sezione si limita a proporre di considerare la questione come tuttora aperta e di rinviarla al prossimo Congresso.

« Veniamo infine all'ultima questione:

« Natura del metallo da impiegarsi per le caldaie, tubi a fumo e le traverse.

« Questa questione era più vasta ancora; ma fu, con felice concetto, sommariamente trattata, per la considerazione che la maggior parte dei quesiti dipendono da condizioni così differenti che non è possibile stabilire una regola generale.

« Tuttavia il relatore ha fermata la nostra attenzione sul metallo che meglio conviene alla costruzione delle caldaie.

« L'eterna questione dell'impiego del ferro o dell'acciaio minacciava rifarsi viva; ma, ben considerando il pericolo di tanto sviluppo che ci avrebbe trasportati troppo lungi, abbiamo deciso di porre un termine alla discussione. Il principio primordiale, intorno alla scelta di un metallo adatto alla costruzione delle caldaie, era quello di trovare un metallo fuso omogeneo, ben lavorato e molto resistente, comunque ottenuto, dal ferro o dall'acciaio; e noi tutti sappiamo che i progressi della mettallurgia ci forniranno questo metallo desiderato e ce lo forniranno eziandio tra poco tempo. Noi possiamo adunque confidare ad esso il buon risultato delle nostre speranze e la realizzazione di questo *desideratum*.

Ebbevi tuttavia, su tal proposito, una proposta fatta da un membro del Congresso; la quale si riferisce intimamente alla questione di cui si tratta, ed eccola: — Preoccupato giustamente delle lagnanze che ci si fanno per le latte d'acciaio, tanto in rapporto alla loro fabbricazione quanto in rapporto al loro impiego, egli ha pensato che sarebbe utile cosa il raccogliere, nello intervallo che passerà tra questa Sessione e la successiva, tutti i dati possibili per poter stabilire il miglior metodo di fabbricazione e di lavoro (a punzone, a ritaglio, a incastro, ecc., ecc.) delle latte d'acciaio.

« Questa questione ha grande importanza; e la Sezione ha unanimente deciso di porla nel programma della prossima Sessione.

« Fuvvi eziandio questione circa la materia, la più conveniente ad adoperarsi per i focolari.

« La maggior parte degli ingegneri Europei serbò fede all'impiego del rame; quantunque l'uso dell'acciaio siasi generalizzato negli Stati-Uniti.

« Gli esperimenti di focolari in latta ondulata, intrapresi in Austria, non hanno dato troppo buoni risultati e furono smessi.

« Circa ai tubi, hannovi considerazioni di natura diversa, le quali influiscono sulla scelta del materiale di loro fabbricazione. Per essi usasi il ferro omogeneo, il rame, l'ottone; essi poi sono, o non, orlati di rame. Tutti questi diversi sistemi possono adottarsi e possono avere buona riuscita; la loro scelta dipende non solo dalla natura delle acque e delle linee sulle quali le macchine debbono circolare, ma eziandio dalla cura con cui sono fabbricati i tubi stessi.

« In questi ultimi anni poi, e per considerazioni economiche e per l'obbligo delle preventive epurazioni del-

l'acqua, l'uso del ferro parve a parecchi specialmente adottato.

« A tale proposito si fanno sulla rete della Paris-Lyon-Mediterranée esperimenti, molto apprezzate; esperimenti che debbonsi incoraggiare, quantunque debbasi riconoscere che è impossibile di prenders una assoluta decisione su di una questione che è tuttavia irresoluta.

« Restami assai poco a dire sulla questione delle traverse o sulla costruzione dei pezzi di questo meccanismo.

« Non emerse nella discussione alcuna novità intorno a questo argomento, quantunque siasi parlato dell'estensione dell'impiego dell'acciaio fuso per i pezzi, difficili a fucinare, del telaio istesso delle locomotive. E noi non possiamo altro che rinviare queste questioni, come già le precedenti, all'esame del prossimo Congresso. »

Queste conclusioni furono ratificate dall'Assemblea plenaria. (*Continua*).

Le Ferrovie inglesi cinquant'anni addietro.

Nell'occasione del Giubileo ferroviario, il *Railway-News* ha pubblicato parecchi interessanti particolari sullo stato delle ferrovie inglesi cinquant'anni addietro. Esso ha data la lista delle linee esistenti od in costruzione, a quell'epoca.

La prima linea, nella lista, è la *Surrey-Iron-Railway*, lunga 9 miglia; per la sua costruzione nel 1801, eransi spese L. sterl. 60,000.

La linea *Stockton and Darlington*, lunga 40 miglia e costrutta nel 1821, col capitale di L. sterl. 250,000, figura nella lista al 20° posto. Nell'intervallo dal 1801 al 1821 si costruirono miglia 230 1|4 di ferrovie.

Nel 1826, quando fu compiuta la linea Manchester-Liverpool (lunga miglia 30 3|4, colla spesa di L. sterline 1,465.000) esistevano miglia 485 1|4 di ferrovie, fra le quali quella di Manchester-Liverpool tiene il 31° posto nella lista.

Nel 1837 esistevano in Inghilterra 53 linee aventi complessivamente una lunghezza di miglia 792 3|4 e rappresentanti un capitale di L. sterl. 9,336,000.

Nel 1886 la rete misurava 19,354 miglia ed il capitale corrispondente poteva valutarsi a L. sterl. 821,000,000.

Il capitale impiegato era, per ogni miglio di ferrovia, di L. sterl. 11,776 nel 1807 e di L. sterl. 42,368 nel 1886. Avendo l'Inghilterra una superficie di 121,607.64 miglia quadrati, cinquant'anni addietro vi si contava un miglio di ferrovia ogni 153 miglia quadrati di superficie ed ora invece la proporzione tocca ad un miglio di ferrovia ogni miglia quadrati 6 1|4 di superficie.

Nel 1837 non vi aveva che una sola linea che facesse capo a Londra; e, a quell'epoca, la Camera dei Comuni nominò una Commissione incaricata di studiare se le ferrovie fossero abbastanza sicure da potersi affidare ad esse il trasporto dei bagagli della Regina. Le messaggerie trasportavano allora, ciascun giorno, 3,300 libbre di merci tra Liverpool, Manchester e Birmingham al prezzo annuale di 3,000 L. sterl.

Nei primi anni dell'esercizio i viaggiatori di 3ª classe prendevano posto in carrozzoni scoperti e quei di seconda classe in carrozzoni coperti, ma aperti ai lati. Su ciascun biglietto si scriveva la data ed il prezzo del viaggio, l'ora del treno; questa poi non era che indicata approssimativamente, perchè i viaggiatori erano invitati da pubblici avvisi a presentarsi prima dell'ora fissata, potendo i treni anticipare su essa.

Il signor Earl ammetteva che i treni potessero viaggiare colla velocità di 30 miglia all'ora, durante il giorno e se il tempo era chiaro. Consideravasi come cosa pericolosa, per il servizio delle poste, il far l'esercizio dei treni di viaggiatori durante la notte.

È difficile il poter stabilire l'importanza dei dividendi pagati nel 1837. Tuttavia si sa che su 44 compagnie esistenti in quell'anno — 32 delle quali avevano le loro linee in costruzione — 5 soltanto avevano distribuiti interessi ai loro azionisti, cioè: la Grand-Jonction-Stockton-Darlington dava il 10 0|0; la Liverpool Manchester il 9 0|0; la Leicester-Svanningtou l'8 0|0; la Llannelly-Railway e Dock il 7,50 0|0; la London-Greenwich il 3 per cento.

Nel 1886 le ferrovie inglesi hanno trasportato 697,213,000 viaggiatori — senza tenere conto di 1,000,000 con biglietto circolare e 257,289,000 tonnellate di merci.

Gli introiti lordi sono stati di	L. st. 69,556,000
Le spese di esercizio hanno toccato	» » 36,788,000
Gli introiti netti furono adunque	L. st. 32,768,000

Questa somma rappresenta un dividendo medio di 4,13 per 0|0 sul capitale impiegato; e puossi osservare come le spese di esercizio rappresentano soltanto il 53 per 0|0 sugli introiti lordi.

Le tariffe dei trasporti sono, pei viaggiatori, le stesse che in America; mentre quelle per le merci hanno un triplo importo.

Non esiste, sino ad ora, in Inghilterra, alcuna relazione ufficiale che dia il numero dei viaggiatori trasportati ogni miglio ed il prezzo del trasporto di ogni viaggiatore-miglio e di ogni tonnellata-miglio. Si può tuttavia calcolare nel seguente modo il numero dei viaggiatori delle differenti classi:

Prendendo come base della tariffa: — 2 denari (0,62) ogni miglio per i viaggiatori di 1.a classe; 1 denaro e mezzo (0,15) ogni miglio per i viaggiatori di 2.a classe; 1 denaro (0,105) per quelli di 3.a classe; — si trova che durante l'anno 1886 furono trasportati:

Viaggiatori				Introiti
32,465,000	di 1.a classe	a 2	denari, L. st.	1,298,600
60,986,000	» 2.a »	1,5	» »	1,829,580
603,762,000	» 3.a »	1	» »	12,075,240
697,213,000			L. st.	15,203,420

Per le merci si può ammettere la tariffa di un denaro e mezzo per tonnellata-miglio.

Nel 1837 l'America possedeva 1497 miglia di strade ferrate, cioè una rete doppia di quella dell'Inghilterra. La superficie dell'America era di 632,717 miglia quadrate nel 1830, e di 807,292 m. q. nel 1840. Nel 1880 essa non contava che un miglio di strade ferrate ogni 17 miglia quadrate di superficie, ma nel 1886 contavane uno ogni 13.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto l'approvazione governativa su di un progetto da essa studiato per l'ampliamento ed il riordinamento della stazione di Roma.

La spesa totale preventivata per l'esecuzione dei lavori considerati nel progetto medesimo ammonta a lire 1,560,000, ripartita nel modo seguente:

1. Lavori di terra, muratura e massicciata lire 618,000.00;
2. Opere metalliche L. 209,000.00;
3. Lavori di armamento L. 456,000.00;
4. Trasporti in ferrovia L. 55,000.00;
5. Spese impreviste L. 122,000.00;
6. Studii, direzione, sorveglianza e liquidazione L. 100,000.00.

Coi proposti lavori la predetta Direzione intenderebbe provvedere:

a) alla deficienza nello sviluppo dei binarî dell'attuale Scalo merci a piccola velocità;

b) al miglioramento della disposizione dei binarî di manovra dello Scalo:

c) alla mancanza dei binarî pel ricovero dei treni e dei veicoli;

d) al miglioramento della disposizione dei binarî e scambi all'ingresso della stazione presso i Tre Archi;

e) alla sicurezza dei movimenti dei treni e delle manovre di stazione.

A tale proposito ci si annunzia che il comm. Massa trovasi attualmente a Roma per le discussioni colla Commissione delle comunicazioni ferroviarie intorno alla Capitale.

><

Siamo informati che la Società Mediterranea ha rassegnati al R. Ispettorato Generale i progetti per la costruzione dei tronchi Ghiare-Ostia-Borgotaro della nuova linea Parma-Spezia, della lunghezza complessiva di m. 14,319.56, e cioè, m. 7,100 il tronco Ghiare-Ostia e 7,219.56 il tronco Ostia-Borgotaro. Nei detti due tronchi sono progettate sette gallerie della complessiva lunghezza di m. 9,017.19.

><

In seguito ad invito del R. Ispettorato generale delle strade ferrate, le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico si sono messe d'accordo per esaminare uno schema di norme, preparato dall'Ispettorato predetto, per l'applicazione dell'art. 21 dei capitolati annessi ai contratti approvati con la legge del 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, relativi alla provvista del materiale fisso e mobile a carico dei fondi di riserva, della cassa per gli aumenti patrimoniali, dei fondi dell'allegato *B*, e di quelli delle nuove costruzioni.

Le predette Amministrazioni, dopo maturo esame della questione, hanno riconosciuto in massima accettabile lo schema proposto, e solo hanno stimato opportuno di fare alcune varianti che hanno comunicate al R. Ispettorato predetto.

><

Sappiamo che, in seguito ad istanze della Società delle strade ferrate del Mediterraneo, il Ministero delle Finanze (Direzione generale delle Gabelle) ha interessato il Ministero degli Esteri ad ottenere che la Dogana francese a Ventimiglia voglia disporre che anche nei giorni feriali sia prolungato l'orario di servizio al magazzeno destinato a ricovero delle merci a piccola velocità dirette dall'Italia in Francia.

><

Sappiamo che dalla Società Mediterranea fu indetta una gara per appalto dei lavori di costruzione muretti a completamento chiusura del tronco Napoli Torre Annunziata Centrale. Importo L. 45,000. Le offerte dovranno essere presentate per le ore 10 antimeridiane 6 dicembre p. v.

><

La Società stessa ha pure indette le gare per la fornitura dei materiali accessorî destinati a completare tutto il quantitativo delle 37,000 tonnellate di rotaie da ordinarsi da quella Società e di cui venne già aperta la gara per 12,000 tonnellate.

La gara per gli arpioni e le chiavarde verrà chiusa il 5 dicembre p. v. e quella per le stecche e le piastre il 9 dicembre detto.

><

Con decreto ministeriale del 16 corr. è stato approvato il progetto presentato dalla Società Mediterranea per l'impianto di binarî e meccanismi sulle calate della nuova darsena Vittorio Emanuele a Savona, ed autorizzata la relativa spesa di L. 139,000.

><

Altre approvazioni di spese pervenute alla Società delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato governativo:

L. 50,000 per costruzioni di muretti di chiusura in varî tratti del tronco Napoli-Torre Annunziata Cent.;

L. 15,780 per rifacimento in acciaio di m. 1,512.65 di binario in ferro fra i Km. 151,583.17 e 150,070.52 della linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 19,400 per costruzione d'una impalcatura metallica a due binarî sul torrente Bonazzera in conseguenza del raddoppio di binario sul tronco Pisa-Massa;

L. 5,406 per rifacimento di metri 906 di binario corrente in acciaio in stazione di Vigevano;

L. 1210 per la costruzione di un cavalletto provvisorio in legname a sostegno della testata est del ponte in ferro sul Belbo, presso Nizza Monferrato, per far luogo al ripristino della spalla sinistra.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto presentato dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo per uno scalo merci a piccola velocità annesso alla stazione di Torino succursale, di cui abbiamo dato ampi particolari nel *Monitore* del 17 settembre u. s.

><

Come abbiamo preannunciato nel precedente nostro numero, il 21 corr. si sono riuniti in Monaco di Baviera i delegati delle Amministrazioni che partecipano al servizio ferroviario italo-germanico.

Si è incominciato a discutere della pubblicazione delle tariffe fra l'Italia e la Germania. Non mancheremo di riferire ai nostri lettori l'esito delle discussioni.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha sottoposto al R. Ispettorato generale delle strade ferrate la proposta per l'acquisto di materiale metallico per armamento in acciaio, occorrente ai rifacimenti di binarî da eseguirsi nell'anno 1888, a carico dei fondi dell'allegato *B*, al capitolato di esercizio.

La provvista da farsi comprende: n. 5000 rotaie da m. 9,00 e n. 1000 rotaie da m. 8,94, del peso complessivo di tonnellate 1944; n. 1200 compresse a corniera, del peso di tonn. 103,200; n. 24,000 chiavarde a vite, del peso di tonnellate 19,200; n. 33,600 piastre di appoggio, del peso di tonn. 49,280; numero 120,000 arpioni del peso di tonn. 54,000.

La spesa complessivamente preventivata per la detta fornitura, comprese le spese di dazio, di ricevimento a bordo, scarico, trasporto ed accatastamento nei magazzeni e gli imprevisti, ascende a L. 420,000.

><

Intorno ai lavori di costruzione della linea da Lecco a Como, riceviamo le seguenti informazioni che sono riferite al 1° del corrente mese:

Durante il mese di ottobre i lavori proseguirono con discreta energia e si concentrarono maggiormente nei fabbricati, onde poterli coprire prima della stagione dei geli; e ciò si ottenne quasi per tutti.

Opere d'arte — Le opere d'arte furono portate tutte fuori fondazione, fatta eccezione per 16; per le quali dovrassi attendere la primavera non essendo ancora aperte le trincee, nelle quali cadono le opere stesse. Ciò del resto non porterà ritardo nella ultimazione dei lavori della linea, trattandosi di lavori di poca importanza.

Gallerie — I lavori in galleria progrediscono con energia, e oramai cinque sono già state perforate.

Lo stato delle gallerie di tutta la linea al 1° del corrente mese era il seguente:

avanzamento in piccola sezione . . .	m.	2,852.25
allargamento in calotta	»	2,204.20
scavo dello strozzo . . . . . . , . .	»	1,137.69
rivestimento in calotta	»	1,833.00
muratura del piedritto destro . . .	»	884.20
muratura del piedritto sinistro . . .	»	888.20

È da notare che la lunghezza totale delle gallerie è di metri 3250.35.

La forza media di operai giornalmente presenti sui cantieri fu, durante lo scorso mese di ottobre, di 2,250 circa.

><

Siamo informati che i lavori di costruzione della ferrovia Suzzara-Ferrara, nel mese di ottobre p. p. hanno proseguito alacremente in ispecie per quanto riguarda la variante di Poggio Rusco.

L'Impresa costruttrice attiverà quanto prima treni di servizio fra Suzzara e Schivenoglia per trasportare il materiale d'armamento occorrente per la detta variante.

Dal modo con cui procedono i lavori si può arguire che ben presto la linea sarà pronta al pubblico esercizio.

><

Sull'andamento dei lavori della ferrovia da Modena a Vignola ci giungono le seguenti informazioni;

1° *tronco*. Vignola-Spilamberto — È pressochè ultimato sia nel corpo stradale che nei fabbricati. La posa dell'armamento della via è completa per tutto il tronco ed è in corso di esecuzione il trasporto della ghiaia per la massicciata di cui è completo il primo strato.

2° *tronco*. Spilamberto-San Donnino — I movimenti di terra, meno poco considerevoli lacune, sono finiti; le opere d'arte principali sono ultimate nella parte muraria. Pei fabbricati è in costruzione quello dei viaggiatori e del piano caricatore nella stazione di Castelnuovo Ranzone: sono ultimate due case cantoniere e quattro caselli, e trovansi iniziati i lavori pei fabbricati delle fermate di Sant'Eusebio e Sette Cani.

3° *tronco*. S. Donnino-Modena — Sono incominciati i lavori pei movimenti di terra e procedono regolarmente le pratiche per le espropriazioni.

Seguita poi con energia l'approvvigionamento della ghiaia occorrente per la massicciata.

><

Nei primi giorni di ottobre p. p. ebbero principio i lavori di costruzione della ferrovia da Sassuolo a Scandiano, di 4ª categoria, e della quale è concessionaria la provincia di Reggio d'Emilia.

La linea in prolungamento di quella da Reggio a Scandiano, ha origine alla spalla destra del ponte sul Tresinaro e termina a Sassuolo, dove dovrebbe allacciarsi colla Sassuolo-Modena. Fu concessa a sezione ridotta in conformità del tronco Reggio-Ventoso; però la piattaforma stradale deve essere a sezione normale.

Finora i lavori eseguiti riguardano movimenti di terra e poche opere secondarie nel tronco fra i chilometri 14.500 e 20.400, in attesa che venga approvato dal Ministero dei lavori pubblici il progetto di varianti alle due estremità della linea. Il servizio delle espropriazioni procede in regola.

><

Rettifichiamo un errore di stampa occorso nella informazione pubblicata nel precedente nostro numero, riguardante il preventivo del materiale mobile pel biennio 1887-89 della Rete Mediterranea. Il numero delle locomotive è di 164 e non di 16, e le carrozze sono 500 e non 460.

><

La Direzione tecnica governativa per la ferrovia Faenza-Firenze ha rassegnato, per approvazione al R. Ispettorato generale, il progetto di appalto concernente la provvista ed il collocamento in opera delle travate metalliche occorrenti per taluni manufatti del tronco da Fognano a Marradi, della predetta linea. Le travate metalliche considerate in progetto sono 11, cioè: n. 1, di apertura m. 1.50; n. 6, di m. 3 00; n. 1 di m. 3.50; n. 1, di m. 4.34: n. 2, di m. 5.00.

La spesa che si prevede necessaria pei suindicati lavori e provviste ammonta a L. 26,000.

Le travate debbono trovarsi collocate a posto nel termine di quattro mesi dalla data della consegna.

><

Il Ministero di agricoltura industria e Commercio ha dato la sua adesione ad una proposta della Amministrazione ferroviaria per il prolungamento della concessione speciale accordata alla Ditta Parisi relativa all'esportazione dei cotoni da Venezia, a condizione però che in un biennio siano raggiunti i minimi di traffico di 8,000 e 12,000 tonnellate, rispettivamente per le riduzioni dell' 8 e del 10 per 0[0 sui prezzi normali.

><

Sappiamo che il Consiglio di Stato, su proposta del Ministero delle Finanze (Direzione generale delle Gabelle) ha dato voto favorevole affinchè si soprassieda per ora dall'abilitare la Dogana di Laveno alle spedizioni delle merci in esenzione di visita in vagone piombato: epperò la Dogana medesima continuerà a funzionare come Dogana di 2ª ordine, ultima classe, rimanendo per tal guisa appagati i desiderî delle Società esercenti le due grandi reti ferroviarie.

><

Il Ministero delle Finanze, Direzione generale delle Gabelle, ha aderito alla proposta della riduzione di tariffa concordata colla Società Anonima delle Fornaci di laterizî a Sieci per i suoi trasporti di carbon fossile in provenienza da Livorno (Marittima).

><

Ci informano da Sassarj che tanto quella Deputazione provinciale che la locale Camera di Commercio ed Arti reclamano contro la irregolarità degli approdi al Golfo degli Aranci dei piroscafi postali, ciò che è causa di non lievi inconvenienti specialmente per il ritardo della corrispondenza postale.

><

Il Ministero delle Finanze, Direzione generale delle Gabelle, ha consentito da parte sua che sia approvata la proposta della Società delle strade ferrate Meridionali per la concessione alla Ditta Daponte di speciali agevolezze per il trasporto dei laterizî da Lucera a Napoli.

><

Con recente decreto ministeriale venne autorizzata l'applicazione per un altr'anno, decorribile dal 7 novembre corrente, della tariffa locale provvisoria n. 501, a piccola velocità accelerata con le aggiunte e modificazioni proposte dalla Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo.

La tariffa medesima riguarda i trasporti del bestiame ovino ed equino, dei custodi o pastori e delle loro famiglie, degli effetti pastorizî e dei cani di guardia, in partenza da Pisa Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Pontassieve e Rignano sull'Arno, in destinazione di Follonica, Gavorrano, Montepescali, Grosseto, Alberese, Talamone, Albegna, Orbetello, Chiarone, Montalto di Castro e Civitavecchia.

Sappiamo che per quanto riguarda le ferrovie italiane saranno da ammettersi alla convenzione internazionale di Berna per i trasporti in ferrovia, tutte le linee delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, e la linea da Santhià a Biella, fatta eccezione per la Sicilia dei tronchi Siracusa-Noto e Cerda-Cefalù.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — Allo scopo di provvedere alle gravi condizioni in cui trovasi lo scalo merci a piccola velocità della Stazione Centrale di Roma, per la deficienza specialmente di binarî atti allo scarico dei materiali da costruzione (vedi *Informazioni* odierne), la Società della Rete Mediterranea presentò al R. Ispettorato generale una sua proposta per utilizzare l'area del terrapieno a valle del sottovia di S. Bibiana, sistemandovi due piani caricatori per le merci ed un altro pel bestiame coi relativi binarî e con una strada d'accesso che metta la detta area in comunicazione col piazzale interno della nuova porta di S. Lorenzo.

Esaminata tale proposta dal Comitato superiore delle Strade ferrate, esso l'ha ritenuta meritevole della superiore approvazione, opinando inoltre che l'esecuzione delle opere relative possa farsi colle norme stabilite nella prima parte dell'art. 65 del capitolato di esercizio.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società per le Strade ferrate dell'Adriatico ha presentato per approvazione al regio Ispettorato generale:

1. La proposta per costruire 12 forni da pane presso alcune case cantoniere e stazioni della linea Roma-Orte, con un preventivo di spesa di L. 4950;
2. Il progetto di una pensilina metallica da applicarsi al prospetto verso il piazzale esterno del fabbricato viaggiatori nella stazione di Feltre (linea Treviso Belluno) con una spesa di L. 5260;
3. Proposta per costruire un magazzino provvisorio in legname e per impiantare il servizio merci a piccola velocità nella stazione di Pentima al chilometro 58, da Castellamare Adriatico della linea per Terni, spesa L. 18,300.
4. Proposta per l'impianto di nuove condotture per il gas in sostituzione delle attuali, nella stazione di Firenze, per il che occorre una spesa di L. 7300;
5. Proposta per l'impianto di apparati centrali per la manovra di segnali e deviatoi nelle stazioni tra Bologna e Pistoia con una spesa complessiva di L. 252,420. Le stazioni che dovranno essere provvedute dei predetti apparati sono quelle di Borgo Panigale, Casalecchio, Sasso, Marzabotto, Pioppe di Salvaro, Vergato, Riola, Molino del Pallone, Corbezzi, Piteccio, Vajoni, Porretta e Pracchia. Per queste due ultime stazioni gli apparati saranno del sistema Saxby e Farmer; per le altre del sistema Max-Jüdel;
6. Proposta per la costruzione di una casa cantoniera al chilometro 2487 della linea Cremona-Mantova, con un preventivo di spesa di L. 7900;
7. Proposta per il completamento della massicciata e per il rinfianco dei rilevati sul tronco Zollino-Nardò, della linea Zollino-Gallipoli, spesa L. 4200;
8. Proposta per la fornitura e posa in opera dei termini di confine, lungo il tronco Oggiono-Camerlata, della linea Lecco-Como, spesa L. 10,500;
9. Proposta per la costruzione con pietrame a secco di muretti di isolamento della ferrovia lungo 5 chilometri della ferrovia Bologna-Otranto, spesa L. 11,280.

Ferrovia Valsavoia-Caltagirone. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del tronco Valsavoia-Scordia (mt. 13,780), della ferrovia Valsavoia-Caltagirone, venne aggiudicato definitivamente al signor Ing. Gloag Comm. Guglielmo domiciliato a Napoli, che offrì il ribasso del 3.70 0[0 su L. 889,809.84 (v. n. 37, 41 e 44 del *Monitore — Notizie Italiane*).

Ferrovia Gozzano-Domodossola. — Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha, con alcune avvertenze e modificazioni, approvato il progetto in data 8 ottobre p. p., redatto dalla Direzione Tecnica Governativa di Omegna, per l'attraversamento colla ferrovia Gozzano-Domodossola del fiume Toce presso Vogogna, ammettendo in pari tempo lo schema di convenzione addizionale col quale l'Impresa Medici, costruttrice del tronco Ornavasso-Piè di Mulera, della predetta ferrovia, si obbliga di eseguire le maggiori opere contemplate nel progetto in parola, e che importano la spesa di circa un milione e mezzo.

Ferrovia Napoli-Ottaiano. — Con reale Decreto del 13 corrente mese è stata approvata la convenzione stipulata il giorno 2 di questo stesso mese fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze (Interim del Tesoro) per l'Amministrazione dello Stato, e la provincia di Napoli rappresentata dal sig. cav. Michele Mazzella fu Bonaventura deputato provinciale, per la concessione alla provincia medesima della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Napoli ad Ottaiano. La concessione è fatta in base alle disposizioni dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, N. 5002 ed il Governo accorda come sovvenzione la quota di L. 1000 a chilometro, per la durata di 35 anni, limitatamente però ai tratti di linea aventi sede propria.

Ferrovia Torreberretti-Gravellone. — Con sentenza della Corte d'Appello di Genova venne fatta ingiunzione e precetto al Ministero dei lavori pubblici di pagare alla Società concessionaria della costruzione della ferrovia da Torreberretti al Gravellone presso Pavia la somma di L. 185,035.60, per indennizzo di danni sofferti in causa della cessione dell'esercizio della ferrovia medesima fatta dal Governo fino dal 1862 alla Società delle ferrovie meridionali.

Di fronte al precetto, ed a scanso di atti esecutivi, occorse procedere subito al pagamento della suindicata somma, potendosi ciò eseguire senza pregiudizio del ricorso in cassazione per parte del Ministero predetto.

Non esistendo però in bilancio alcuna assegnazione a tale riguardo, il Consiglio dei Ministri ravvisò l'opportunità di far ricorso al Fondo per le spese impreviste, prelevando dal medesimo la somma summentovata, coll'aggiunta di altre L. 100 per le spese relative all'atto di precetto.

Ed all'uopo fu provvisto con R. Decreto, dato il 2 corrente novembre da Monza e controfirmato dal Ministro A. Magliani, che manda prelevarsi tale somma dal fondo di riserva per le « spese impreviste » del Ministero dei lavori pubblici.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Il Governo di Zurigo ha diramato una circolare ai Governi dei Cantoni sovvenzionanti la ferrovia del Gottardo per invitarli ad una conferenza. È noto che il Consiglio d'amministrazione propose all'assemblea generale degli azionisti della Compagnia del Gottardo di assegnare agli azionisti il terzo del risparmio, ottenuto nella costruzione del gran tunnel, di franchi 4,692,806 e quindi franchi 1,564,269. Il Consiglio d'amministrazione appoggia questa sua proposta sopra una promessa fatta nell'anno 1872 agli azionisti. Invece si oppone a questa proposta che la Società degli azionisti debba adempiere ai proprii impegni, prima di assegnare a sè, ossia ai singoli azionisti la somma precitata.

Il capitale azioni deve essere aumentato prossimamente da 34 a 40 milioni per la costruzione del doppio binario sui tronchi Airolo Faido, Faido-Biasca ed Erstfeld-Goschenen. Il capitale di sovvenzione potrà concorrere agli utili soltanto quando tutte le azioni percepiranno un dividendo del 7 0[0.

Notizie posteriori c'informano che la conferenza intercantonale promossa dal Governo di Zurigo, ebbe appunto luogo il 17 corrente nella sala del palazzo del governo in Zurigo, colla presenza dei rappresentanti dei Cantoni di Zurigo, Berna, Lucerna, Uri, Svitto, Zugo, Basilea-Città, Sciaffusa, Argovia e Turgovia. Venne risolto di raccomandare ai Governi rappresentati la sottoscrizione di una petizione al Consiglio federale, chiedendo che quell'autorità non abbia a ratificare il prospetto finanziario attualmente proposto all'Assemblea generale della Ferrovia del Gottardo, finchè è previsto il pagamento del copone delle azioni con fr. 23; un tal pagamento non potendo aver luogo finchè non siano state costrutte anche le linee d'approccio, o per lo meno ne sia assicurata la loro costruzione.

— Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil.) fu nello scorso mese di ottobre il seguente: Passeggieri trasportati 101,200 (1886, ottobre: 95,010), introito franc. 372,500 (fr. 338,471.45); bagagli e cadaveri, tonn. 430 (tonn. 420), introito fr. 12,000 (fr. 39,437.84); bestiame, capi 7,960 (capi 9,196), introito fr. 34,500 (fr. 35,283.31); merce trasportata tonn. 64,500 (tonn. 51,056); introito fr. 691,000 (fr. 572,387.86). Introito complessivo fr. 1,140,000 (franc. 985,580.16), ossia fr. 4,285.71, (fr. 3.705.19) in media per chilometro.

Le spese d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state durante il passato mese di ottobre di fr. 435,000 (1886, ottobre: fr. 396,579.37), ossia di fr. 1,635.34 (franchi 1,490.90) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di fr. 705,000 (fr. 589,001.09).

Ferrovie Ispano-Portoghesi. — Scrivono da Madrid che, negli scorsi giorni, una Commissione mista di ingegneri spagnuoli e portoghesi ha proceduto agli esperimenti di resistenza del ponte, destinato a congiungere, attraverso il fiume Agnella, la ferrovia spagnuola di Salonnaned a quella portoghese del Duro, cioè a mettere in diretta comunicazione con Porto le provincie dell'alta Castiglia.

Il ponte, a quattro archi di forma elittica, misura 223 metri di lunghezza e fu costruito a spese dei due Governi di Lisbona e Madrid.

Ferrovie del Paraguay. — Nel Paraguay, approfittandovisi del periodo di grande prosperità, spingonsi alacramente i lavori ferroviarî. Il Congresso ha, specialmente, autorizzata la costruzione di una linea ferroviaria e telegrafica la quale, partendo dalla riva destra del Paraguay, attraversa la regione del Chaco per fare capo al punto di congiunzione della frontiera nord-ovest del Paraguay con quella della Bolivia.

Tale ferrovia ha uno scartamento di metri 1,435; i piani e tracciati di essa devono essere sottomessi al Governo nello spazio di due anni dopo il voto della legge, che fu approvata il 23 scorso settembre. Questa legge stabilisce il principio del diritto assoluto d'espropriazione su tutto il territorio attraversato dalla nuova linea.

Notizie Diverse

Congresso ferroviario internazionale di Milano. — Questo Congresso che, come è noto, fu tenuto nello scorso settembre a Milano, ebbe una singolare importanza per l'Italia.

Di esso, come ricorderanno i nostri lettori, trattò diffusamente nei numeri 39 e 40 il *Monitore delle Strade Ferrate*, il quale prosegue a riportarne le conclusioni adottate.

Il Governo, per rendere più solenne un tale avvenimento e per onorare convenientemente gli illustri personaggi che presero parte a quel Congresso, reputò conveniente assumersi l'impegno di sostenere le spese occasionate da questa straordinaria circostanza; ed ora, alla liquidazione dei conti è risultato che le medesime salirono in complesso a L. 39,411.50.

Questa somma — con R. Decreto in data 2 novembre da Monza, controfirmato dal Ministro A. Magliani — fu prelevata dal fondo di riserva per le « spese imprevviste » e portata in aumento ai casuali, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Genio civile. — Il mattino del 24 corrente, la Commissione per il riordinamento del personale appartenente al

Genio civile, presieduta dall'on. Marchiori, ha tenuto la prima adunanza, ed ha formulato il programma dei suoi lavori.

Cavi Telegrafici sottomarini. — Il *Morning Post* ci fornisce le seguenti interessanti notizie sul numero dei cavi telegrafici che attraversano l'Oceano.

L'Europa è congiunta:

all'America settentrionale con dieci cordoni, dei quali sei fanno capo a Valentia nell'Irlanda, due a Brest in Francia e due a Penzanie nella Cornovaglia (Inghilterra), con congiunzione all'Havre e a Genden;

all'America meridionale con due cordoni, da Lisbona a Pernambuco nel Brasile.

Due cavi diretti uniscono l'Inghilterra alle Indie; uno da Bombay per Aden, Alessandria e Marsiglia e l'altro da Falmouth per Gibilterra.

Dieci cordoni collegano l'Inghilterra alla Francia attraverso la Manica, da Dover e Calais; due la mettono in comunicazione con la Germania (Lowestoft-Emden); due con la Norvegia; due con l'Olanda; uno con Lisbona; uno con la Svezia; uno con la Danimarca ed uno, finalmente, con il Belgio.

Compagnie inglesi posseggono ed esercitano i cavi telegrafici Malta-Tripoli, Malta-Sicilia, Alessandria-Otranto, Alessandria-Aleppo, Alessandria-Porto-Said-Suez-Aden-Suakim-Jedda-Madras e l'Australia per Pernang-Singapore Fara, con diramazione a Sàigon, Huè e Haiphonge.

Sulle coste africane compagnie inglesi posseggono i cavi da Candia al Senegal, da Aden al Capo di Buona Speranza all'Australia ed alla Nuova Zelanda.

La Francia ha tre cavi con l'Algeria da Marsiglia ed uno con la Spagna (Marsiglia-Barcellona).

La Russia è congiunta con cavi diretti alla Danimarca, alla Svezia ed a Costantinopoli per Odessa, con diramazioni a Salonicco.

L'Austria-Ungheria possiede un cavo Trieste-Corfù.

L'Italia è unita alla Turchia (Vallonia) da Taranto ed alla Sardegna per la Corsica.

Un cavo percorre le coste Messicane e si dirama al Chill.

Un altro cavo, finalmente, riunisce le Antille (dalla Guiana inglese a New-York) all'America Settentrionale.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			19 Novembre	Novembre 26
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 786,50	789
»	»	Mediterranee	» 620,50	621
»	»	Sicule	» 570	—
»	»	Sarde (preferenza)	» 287	280
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 551	550
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 304	304
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250,50	250,50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 319	318
»	»	» 2ª emiss.	» 315	314
»	»	Centrale Toscana	» 535	535
»	»	Meridionali	» 320	320
»	»	Sarde, serie *A*	» 314	314
»	»	» serie *B*	» 319	319
»	»	» 1879	» 319	319
»	»	Pontebba	» 488	487
»	»	Nord-Milano	» 271	274
»	»	Meridionali Austriache	» 297,50	299

CONVOCAZIONI.

Società di Monteponi. — Pel 17 dicembre alle ore 2 pom., presso la Sede della Società in Torino, via Cavour, n. 41, sono convocati i Signori Azionisti in Assemblea generale ordinaria.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione delle costruzioni Navali 1° Dipart. (Spezia). — L'appalto per la costruzione e fornitnra di n. 4 caldaie per barche a vapore tipo Bellis e Comp. 1.a grandezza; n. 4 id. di 3.a grandezza e n. 1 di 4.a grandezza, stato indetto pel 5 corr. mese, è andato deserto e perciò avrà luogo l'appalto per offerte private. (V. n. 44 del *Monitore*).

Deputazione provinciale di Ravenna (24 novembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto per la manutenzione della strada di Massa e Selice pel quinquennio 1888-1892. Importo annuo L. 10,390. Cauzione provvisoria L. 1,800. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 1.o dicembre, ore 12 merid.

Comune di Portomaggiore (26 novembre, ore 12 merid., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto della manutenzione a ghiaia delle strade comunali nel triennio 1888-90. Importo annuo L. 31,877.28. (V. n. 46 del *Monitore*).

Comune di Meina (Novara) (1.o dicembre, ore 11 ant. unico e definitivo). — Appalto per la costruzione della strada consortile Meina-Ghevio-Pirano-Corciago. Importo L. 31,227.02. Cauzione il decimo.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (3 dicembre, ore 1 pom. 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione novennale, dal 1.o gennaio 1888, del 1.o tronco della strada provinciale da Torino a Milano compreso fra l'abitato di S. Germano ed il confine colla Provincia di Torino oltre Cigliano. Importo annuo L. 4,039.07. Cauzione provvisoria L. 520. Deposito per spese L. 1,400. Fatali 17 dicembre, ore 11 ant.

— (5 dicembre, ore 1 pom. 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione di un ponte in muratura sul fiume Sesia presso Borgosesia in tre arcate della corda di metri 25 colla sistemazione degli accessi. Importo L. 264,000. Cauzione provvisoria L. 1,500. Cauzione definitiva L. 5,000. Fatali 12 dicembre, ore 11 ant.

— (6 dicembre, ore 1 pom. 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale, dal 1.o gennaio 1888, del tronco della strada provinciale da Novara al Sempione pel lago d'Orta, fra Novara e Borgomanero. Importo L. 14,477.40. Cauzione L. 2,800. Deposito L. 1,620. Fatali 20 dicembre, ore 11 antimerid.

Deputazione provinciale di Mantova (6 dicembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto pei lavori di manutenzione della strada provinciale Bresciana (mt.36,337) dal 1.o gennaio 1888 al 31 dicembre 1896. Importo annuo L. 6,800. Cauzione provvisoria L. 600. Cauzione definitiva L. 1,400.

Consorzio della Strada di Valchiusella (7 dicembre, ore 11 ant. definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione della strada Comunale obbligatoria che da questo luogo tende al torrente Chiusella, ponte compreso (metri 775). Imp. L. 22,942,50. (V. n. 41 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Abruzzo-Citeriore (10 dicembre, ore 10 ant. 1.a asta). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione di un ponte in muratura sul fiume Sangro sotto Archi e relativi tratti di accesso. Importo L. 466,000 non comprese L. 80,000 a disposizione dell'Amministrazione Provinciale. — Cauzione provvisoria L. 20,000. Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese L. 6,000. Lavori ultimati in tre anni.

R. Prefettura di Catania — (10 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere di ristauro e di sistemazione per l'adattamento e riduzione dell'ex-convento di S. Bonaventura, in Caltagirone, a carcere giudiziario. Importo L. 48,660. Lavori ultmati in un anno. Cauzione provvisoria L. 2,500. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (12 dicembre, ore 11 ant. definitivo). — Appalto dei lavori di nuova costruzione del 3.o tronco della strada provinciale n. 94 dal fiume Bisirico a Pedivigliano (metri 3,104.96). Importo ridotto L. 122,387. V. n. 39 e 43 del *Monitore*).

Comune di Nervi (Genova) (12 dicembre, ore 11 ant. 1.a asta). Appalto per lastricamento con pietra arenaria della Spezia, di due tratti di traversa provinciale, rispettivamente compresi tra il Ponte nuovo ed il passaggio a livello della Ferrovia e tra la via Belvedere e la strada Serra Gropallo, e lavori accessorii relativi. Importo L. 50,000. Cauz. L. 5000. Deposito per spese L. 1200. Fatali 28 dicembre, ore 11 antim.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia) (14 dicembre, ore 12 merid. 1.a asta). — Appalto per la costruzione e fornitura di alberi, accoppiatoi, mensole, sopporti, e di quant'altro abbisogna per le trasmissioni di movimento, tanto principali quanto secondarie, della nuova officina congegnatori. Importo L. 142,365.50. Cauzione L. 14,200. Fatali 29 dicembre ore 12 merid.

R. Prefettura di Cosenza (15 dicembre, ore 11 ant. 1.a asta). — Appalto dei lavori di prolugamento, di completamento e di sistemazione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Belmonte Calabro scende alla marina omonima. Importo L. 80,000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche diretta dal comm. ing. Cottrau ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte metallico sul fiume *Recchio* presso Noceto, per conto della Provincia di Parma.

Comune di Messina. — L'appalto della costruzione della strada al Monte Giulitta, venne aggiudicato al sig. Ferruccio Alessandro, Messina, per L. 29,448.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cremona. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti all'armatura di sponda a difesa di un tratto d'argine maestro di Po in Comune di Spinadesco ecc., fu aggiudicato al signor Bussi Ferdinando, Cremona, col ribasso del 3.05 0\0 su L. 109,156. (V. n. 44 del *Monitore*).

Comune di Airola. — L'appalto dei lavori per la sistemazione della strada consorziale comunale obbligatoria del Fizzo, fu aggiudicato al signor Cassone Carlo fu Giuseppe, Benevento, per L. 45,173.47. (V. n. 40, 43 e 45 del *Monitore*).

Direzione delle Costruzioni Navali, 1° Dipart. (Spezia). — L'appalto per la fornitura di due caldaie tipo Cornovaglia per macchina motrice, fu aggiudicato alla Ditta Cravero e Comp., Genova, col ribasso del 3029 0\0 su L. 20.000.

— L'appalto per Kg. 300.000 di ferro finissimo in verghe tonde per formare pernotti, fu aggiudicato al signor Rubini ing. Aristide, Lago di Como, per L. 84,523.52. (V. n. 37, 43 e 45 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 11 *al* 20 *Novembre* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio — Rete principale	4027	4027		
» secondaria	547 — 4571	366 — 4393	181	—
Media in esercizio	4558	4382	176	—
Viaggiatori	1,212,332.67	1,071,431.58	140,901.09	—
Bagagli e Cani	68,559.22	59,331 50	9,227.72	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	340,098.80	293,211.30	46,887.50	—
Merci a P. V.	1,623,465.67	1,487,109.94	136,355.73	—
(2) TOTALE	3,244,456.36	2,911,084.32	333,372.04	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 20 *Novembre* 1887.

Viaggiatori	19,536,431.82	18,278,382.54	1,258,049.28	—
Bagagli e Cani	965,140 20	844,233.57	120,906.63	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	4,461,424 82	4,049,871.27	411,553.55	—
Merci a P. V.	22,721,238.95	21,318,827.40	1,402,411.55	—
(2) TOTALE	47,684,235.79	44,491,314.78	3,192,921.01	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	713.38	666.61	46.77	
riassuntivo	10,521.68	10,213.80	307 88	—

(1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 11 *al* 20 *Novembre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 43
Viaggiatori.	4,724.75	18,372.20	1 285,05	2,688 20	1,058 95	3,512.55	2,709.20	3,735.55	5,994.75	2,497.05	1,916,55	4,169.25
Bagagli . . .	99.05	338.75	62.45	26.70	12 45	104.15	6.10	28.10	46.70	25.75	43.15	29.58
Merci G. V.	805.25	1,615 05	115 80	332.40	221.75	207.90	24.30	295.30	340 20	62 85	»	49.55
Id. P. V. A.	99.90	2,025.95	»	9.60	»	408.20	»	»	»	40.00	»	64.36
Id. P. V.	2,490.45	4,312 25	975.30	1,342 55	2,189 20	1,256 65	4,415.00	281.35	2,149.90	310.85	»	213.25
Totali.	7,922.40	26,664.20	2,138,60	4,399.45	2,782.35	5,188.85	7,154 60	4,340.30	8,531.55	2.966.50	1,959.70	4,535.55

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

31ª Decade — Dal 1° al 10 novembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	1.031 306 75	49.692 18	410.648 71	1.404.070 88	50,331 60	2,976.050 12	3,980 00	747 75
1886	1.041.550 03	47.377 34	326.591 19	1.282.206 68	27 682 54	2.725,407 78	3,980 00	684 78
Differenze nel 1887	— 10.243 28	+ 2.314 84	+ 84.057 52	+ 121.831 20	+ 22.649 06	+ 250 642 34	»	+ 62 97
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1887	32 305.145 26	1.499.319 08	9.748 024 59	38.702 088 74	1.220,387 83	83.475.465 55	3.980 00	20,973 73
1886	27 781.307 99	1.255.828 21	8.797.343 84	37.109.376 57	1.042.623 29	75.986.479 93	3.980 00	19.092 08
Differenze nel 1887	+ 4.523.837 27	+ 243.490 84	+ 950,680 75	+ 1.592.712 17	+ 178.264 59	+ 7.188,985 62	»	+ 1.881 65
RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	78.994 10	2.191 15	6.283 75	40,870 30	3.469 45	131,308 75	805 00	163 71
1886	56.957 90	2.250 85	5.162 35	23.046 16	3.380 75	89,793 01	608 00	147 69
Differenze nel 1887	+ 22 036 20	+ 940 30	+ 1.121 40	+ 17.824 14	+ 88 70	+ 42.010 74	+ 197 00	+ 16 05
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1887	1.351.029 92	34 012 00	151.712 37	1.033.692 98	43 176 99	2.613.924 26	748 26	3.493 31
1886	802.383 13	17.517 78	61.621 73	387.961 38	25.785 74	1.291.272 76	508 48	2 539 48
Differenze nel 1887	+ 548 616 79	+ 16.494 22	+ 90,090 64	+ 649.728 60	+ 17.691 25	+ 1.322.651 50	+ 239 78	+ 953 86

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade Differenze nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio Differenze nel 1887
Viaggiatori	3.076 40	3.171 35	— 97 95	78.426 25	71 977 10	+ 6.449 15
Merci	770 15	736 85	+ 33 30	23.492 61	18.516 56	+ 4.916 05
Introiti diversi	118 65	196 65	— 78 00	4.308 00	1,537 24	+ 2.770 76
Totali	3.965 20	4.107 85	— 142 65	106.226 86	92.060 90	+ 14.165 95

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

13ª Decade — Dall' 1° al 10 novembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	117.697 71	2.682 57	11.771 66	119.619 09	1.951 70	253.722 73	606 00	418 68
1886	114.104 12	2.119 15	10.047 62	110.760 55	2.273 40	239.301 81	606 00	394 89
Differenze nel 1887	— 3.593 59	— 563 42	+ 1.724 04	— 8.858 54	— 321 70	+ 14.417 89	»	+ 23 79
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE								
1887	967.613 46	18.858 07	174 205 57	1.288.085 99	21,360 96	2.478 259 07	606 00	4.076 34
1886	1.524.963 92	29.449 43	162.985 48	1.481.454 83	28.261 15	3.227.114 81	606 00	5.325 27
Differenze nel 1887	— 557,315 46	— 10.591 36	+ 11.320 09	— 193 368 84	— 6.900 17	— 753.855 74	»	— 1.248 93
RETE COMPLEMENTARE — PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	5.224 00	82 59	589 15	1 332 19	31 95	7.260 50	64 00	113 45
1886	2.772 75	43 40	90 31	269 05	35 15	3.240 63	31 00	103 57
Differenze nel 1887	+ 2.451 25	+ 39 19	+ 498 84	+ 1.063 85	— 3 20	+ 4.019 93	+ 33 00	+ 9 83
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE								
1887	42.331 57	70[illegible] 44	5.300 98	14.721 65	520 06	63.583 80	64 00	993 50
1886	41.072 58	788 00	1.252 59	2.906 81	588 10	49.308 08	31 00	1.590 58
Differenza nel 1887	— 1.737 91	+ 218 44	+ 4 048 39	+ 11.814 84	— 68 04	+ 14.275 72	+ 33 00	— 597 08

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall' Ing. Comm. **ALFREDO COTTRAU**

Sede e Direzione — NAPOLI, N. 24, *Strada Medina*

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosclo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	66
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioli* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	84
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	43
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *mimmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrazia*	» di Catanzaro	1116
N 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Savoca*, *Forza d' Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	» id.	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	149
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	491
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Patoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N. 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	46
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma-Spezia	434
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Siva* (H')	» Belluno-Birbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	798
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1182
N. 29 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	3'
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	31
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Solco*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 756 ponticelli e travature	Per diversi	4574
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	98

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri **30,040**

— A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 m. d'altezza* — E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — (H) *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — L) *Ad arco.*

(Segue)

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie dello Stazioni di *Foggia*, *Bari Ancona*, *Pietralcina*, *Morcone*, *Larino*, *Rieti*, *Antrodoco*, *Campobasso*, *Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *tazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	1741
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* . .	Municipio di Roma	1000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Pensiline e lanternini per . . .	Particolari diversi	739
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	200
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	2400
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	12294

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 3 Dicembre 1887 NUM. 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

I RITARDI DEI TRENI

alla Camera dei Deputati

Nel n. 48 abbiamo annunciata una interrogazione dell'onorevole Enrico Fazio, al Ministro dei lavori pubblici, circa « i continui ritardi ed i disastri ferroviari » — interrogazione, a cui il Ministro dei lavori pubblici annunciò che avrebbe data risposta nella seduta di lunedì 28 novembre ultimo scorso.

Riportiamo ora il riassunto della interrogazione e della risposta, quale venne redatto dalla Presidenza della Camera:

« *Fazio* interroga il ministro dei lavori pubblici intorno ai continui ritardi e disastri ferroviari, e chiede se il ministro stesso abbia usato delle facoltà consentitegli dalla legge contro simili infrazioni delle Convenzioni.

« *Saracco* (ministro dei lavori pubblici) dichiara che la Commissione, che ha costituito per lo studio delle cause dei ritardi ferroviari, attende alacremente al suo lavoro; ciò che non lo esonera dall'occuparsi direttamente dell'argomento.

« L'amministrazione dello Stato non ha alcuna diretta responsabilità nei lamentati ritardi e ad essa non spetta altro ufficio che quello di vigilare l'andamento dei servizi ferroviari e di applicare alle Società le multe stabilite dal regolamento nei casi che i ritardi non siano giustificati.

« Ed egli ha contestato moltissime contravvenzioni alla Società; ma fino ad ora soltanto poche sentenze dell'autorità giudiziaria riuscirono ad accertare le contravvenzioni; ed anzi una decisione stabilì la incompetenza dell'autorità giudiziaria.

« Attende perciò che siano completi gli studi per poter proporre, occorrendo, altri provvedimenti legislativi.

« Aggiunge che le Società giustificano i ritardi con la mancanza di condizioni materiali indispensabili ad un buon servizio; ed egli spera che anche per questa parte il problema sarà convenientemente risoluto.

« Assicura poi che gli infortuni ferroviari sono nel nostro paese in proporzioni inferiori di quelle di altri paesi, (*Commenti*) ed espone dati statistici che confermano la sua affermazione.

« *Fazio*, non potendo, secondo il nuovo regolamento, replicare all'on. ministro, si riserva di convertire la sua interrogazione in interpellanza. »

E la presentò, diffatti, nella successiva seduta. Ma il ministro propose che tale interpellanza fosse rinviata a dopo un mese, perchè, allora soltanto, potranno essere conosciute le conclusioni della Commissione d'inchiesta nominata, appunto, a scopo di studiare la questione.

Fazio dimandò tuttavia la si discutesse fra otto giorni; e poscia, avendo il ministro mantenuta la proposta di rinvio, egli ritirò l'interpellanza.

La interrogazione dell'on. Fazio provocò, tuttavia alcune importanti dichiarazioni dell'on. Saracco, sulla questione. Definì con precisione quale era, a questo riguardo, la responsabilità delle Società ferroviarie ed i mezzi che le leggi gli consentono perchè il servizio procedesse in modo regolare. Ma nel tempo stesso non volle nascondere alla Camera quale era lo stato delle linee e delle stazioni e del materiale mobile, e come sarebbe presto nella necessità di chiedere al Parlamento nuovi mezzi a fine di porre le nostre ferrovie in grado di soddisfare ai bisogni del traffico.

Anche l' on. Compans — come abbiamo annunziato nello stesso n. 48 — mosso appunto dai lamentati ritardi ferroviari, aveva, nella seduta del 21 novembre, presentata una interrogazione « sulla necessità di immediati provvedimenti, atti ad assicurare la regolarità delle co-

municazioni ferroviarie fra l' Alta Italia e la Capitale. »

Or bene, nella seduta del 1° corr., l'on. Compans — senza svolgere tale sua interrogazione — dichiarò tosto di convertirla in interpellanza.

Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo

Assemblea Generale del 20 Novembre 1887

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D' AMMINISTRAZIONE

(Continuazione vedi N. 48).

TARIFFE.

Merci. — Quantunque in vigore da soli due anni, il sistema delle nuove tariffe può dirsi ormai entrato pienamente nella conoscenza del pubblico.

Mentre sui primordi si avevano abbastanza frequenti le domande di notizie e schiarimenti, queste sono ora diventate assai rare. Anche i reclami contro gli effetti dell' unificazione delle tariffe sono stati durante il secondo esercizio meno numerosi; al quale fatto hanno indubbiamente contribuito le tariffe locali istituite fino dal Luglio 1885, la maggior estensione ad esse datasi, le altre man mano create e finalmente le speciali facilitazioni accordate ad alcune Ditte sotto l'osservanza di determinate condizioni di traffico e di percorrenza.

Infatti vennero estese:

la tariffa locale N. 209 — *Tubi di ghisa* — alle provenienze da Colle Val d'Elsa, da Vada e da Casale;

la N. 215 — *Lignite* — alle spedizioni da Ceva;

la N. 222 — *Piriti* — alle provenienze dalle stazioni della linea Ivrea-Aosta ed a quelle destinate alla Bovisa;

le N. 408 e 409 — *Graniti e pietre per Roma e Napoli* — alle provenienze da Borgone, Luserna, S. Giovanni, Bagnolo e Barge.

Fra le principali tariffe speciali locali istituite dal 1° Luglio 1886 al 30 Giugno u. s. meritano d' essere menzionate le seguenti:

N. 501 a P. V. accelerata — pel trasporto del bestiame ovino ed equino, dei custodi e pastori — da Grosseto a Pontassieve e Rignono o viceversa;

N. 502 e 503 a P. V. accelerata — pei fichi secchi e per gli agrumi a vagone completo da determinate stazioni delle provincie Meridionali — con percorrenza minima di 500 chilometri, applicabili pure ai trasporti destinati all'estero.

N. 225 a P. V. — per la paglia comune — a vagone completo — dalle stazioni del Polesine, del Ferrarese — della linea Castagneto-Pontegalera, di Monterotondo e Civitacastellana.

A combattere poi la concorrenza estera e a favorire l'industria nazionale si istituirono le seguenti tariffe locali:

N. 226 P. V. — per la pasta di legno da Arona (da Ponte Santino);

N. 227 a P. V. — Materiale per ferrovie ruotabili per uso agricolo e per cantieri — in partenza dalle fabbriche nazionali di Diano Marina e Torino;

N. 328 a P. V. — Mobilia nuova — in partenza da Fiorenzuola, Lissone Muggiò, Monza, Milano e Seregno;

N. 601 a P. V. — Lastre di vetro per finestre, in casse — in partenza dalle sole fabbriche nazionali.

Nell'intento di promuovere la vinicoltura nazionale fu istituita, durante l'epoca della vendemmia, una apposita Tariffa speciale comune temporanea a P. V. accelerata pel trasporto dell'uva fresca; e così pure, a facilitare lo scambio dei bozzoli vivi fra la Bassa e l'Alta Italia, si istituì la speciale N. 601 G. V. per le spedizioni di almeno 15 tonnellate in partenza dalle linee Napoli-Caserta e Benevento-Termoli percorrenti almeno 800 Km.

Nè si dimenticò la concorrenza marittima fra Genova e Napoli; chè s' instituì la locale N. 401 P. V. per le merci delle prime quattro classi a vagone completo e da determinate stazioni dell' Alta Italia in destinazione di Napoli.

Tra le concessioni speciali accordate in base all'Art. 5 delle Tariffe notiamo le seguenti:

Alle Ditte Cirio e Garavaglia per trasporti all'estero di derrate e di vino, olii, frutta secca, paste alimentari;

alla Ditta F. Cirio per trasporto pozzolana da Roma;

alla Ditta Priera per trasporto paglia dalle Maremme;

alle Ditte G. Candiani e A. Biffi pel solfato d' allumina da Milano a Roma ed oltre verso Napoli;

alla Ditta Martire di Cariati per sansa vergine.

Di conformità al disposto dell' Art. 7 delle Tariffe, si stabilì l'orario pel ricevimento e per la consegna delle spedizioni a G. V. ed a P. V. in tutte le stazioni della rete, e per togliere uno sconcio spesso lamentato, fu all'Art. 78 fatta un'aggiunta riguardante l'addobbo speciale dei vagoni contenenti feretri o ceneri mortuarie.

D'accordo poi colle Società Sicula ed Adriatica, furono introdotte molte voci nuove e molte assimilazioni nella nomenclatura delle merci e non poche modificazioni ed aggiunte furono poi fatte alle vigenti tariffe con approvazione del R. Governo.

Tutte le accennate varianti ed aggiunte, compresevi le nuove tariffe locali, attivate dal 1° Luglio 1885 al 30 Giugno 1887, furono poi radunate nella 3ª appendice al volume delle tariffe e condizioni dei trasporti.

Il riordinamento delle tariffe pel servizio italo-francese non potè ancora essere ultimato, ma lo sarà senza dubbio nei primi mesi dell'anno venturo.

Si è intanto attivata una tariffa combinata pei trasporti di derrate alimentari (tariffa speciale N. 55 a P. V. accelerata da tutte le stazioni Adriatiche e Mediterranee a Modane confine e speciale comune 401 P. V. da Modane confine ai porti di mare francesi dell'Ovest e del Nord, nonchè ai punti di confine belga e stazioni francesi situate sui singoli itinerarii), alla quale si è aggiunto poi un supplemento pei trasporti di vini, mosti, uva pigiata, acquavite, olii vegetali in botti, tartaro greggio, feccia di vino, frutta secca e paste alimentari a vagone completo, di guisa che i suindicati prodotti, mentre per il percorso italiano furono ammessi a fruire dei prezzi che per le lunghe distanze risultano più convenienti in base alle tariffe del servizio interno e cumulativo italiano, vennero posti in grado altresì di fruire dell' anzidetta tariffa comune 401 P. V. pel percorso francese.

Si è inoltre pubblicata una nuova tariffa speciale N. 341 P. V. pel trasporto della canapa greggia e della stoppa destinate a Le Mans, Nantes e stazioni francesi situate sull'itinerario di quelle precitate; tariffa che fu poi estesa ad altre stazioni italiane, dapprima non compresevi, con prezzi, pel nostro percorso, computati in base alle tariffe interne.

Si stabilì anche, d'accordo colle ferrovie francesi ed inglesi, una tariffa speciale comune di transito (N. 466 P. V.), pel trasporto di scorza di china-china da Londra e da Parigi a Milano P. T., nonchè pel trasporto delle macchine agrarie e locomobili in provenienza dall'Inghilterra, da Dieppe, Rouen ed altri porti francesi, a Torino e Milano, via Modane.

È in corso di studio il progetto di una tariffa diretta, sia a grande che a piccola velocità, pel traffico fra l'Italia e l'Inghilterra in transito per la Francia.

Si sta riordinando e verrà presto attuata una nuova tariffa speciale comune col N. 460 P. V. pel trasporto di carbon fossile, coke e mattonelle di carbon fossile a vagone completo, dalle stazioni francesi P. L. M. a quelle italiane, avvertendo che per i nostri percorsi i prezzi di tale tariffa sono stabiliti sulle basi della vigente tariffa

interna N. 122 P. V., di conformità a quanto si fece per la tariffa speciale N. 11 italo germanica (carboni).

Mediante opportune disposizioni si è migliorato e reso più celere il trasporto delle merci a P. V., tanto in partite isolate che a vagone completo, dalle principali stazioni della nostra rete dirette ai transiti di Modane e Ventimiglia per oltre e viceversa.

Grazie a tale provvedimento e ad un'attenta vigilanza sull'andamento in generale dei trasporti e mercè una piccola riduzione di tariffa, si potè assicurare di nuovo alla via di Ventimiglia i trasporti di birra a vagone completo da Monaco di Baviera al sud della Francia e specialmente alle stazioni della linea Ventimiglia-Marsiglia.

Si è procurato di acquistare alle nostre linee mediante alcune facilitazioni circa 200 vagoni annui di agrumi in partenza da Mentone e Nizza, diretti alla Svizzera, alla Germania ed all'Austria Ungheria.

Si è attivato per la via di Ventimiglia il trasporto di un centinaio di vagoni di ghiaccio destinato a Monaco Principato; e per la via di Modane quello di stracci di lana, di residui di animali per concime dalla Francia per Oneglia e Porto Maurizio.

Sonosi acquistati alle nostre linee fino a Modane i trasporti a G. V. di seta dalla Calabria e dalla Sicilia per la Francia, che dapprima erano effettuati per la via marittima di Messina-Marsiglia.

Si attrasse alla via di Modane il trasporto di 150 vagoni meccanismi da diversi punti della Francia per Livorno, sottraendo anche questo alla via marittima di Marsiglia.

Si ottenne dalle ferrovie P. L. M. un ribasso di tariffa pel trasporto di fichi secchi e zibibbo dalle provincie Meridionali diretti in Francia.

Si stabilirono, d'accordo colle ferrovie Adriatica ed Austro-Ungariche, dei prezzi speciali pel trasporto di pecore, montoni e porci da Buda Pest a Modane e Ventimiglia per diverse destinazioni francesi, e ciò per vincere la concorrenza che pei trasporti stessi viene fatta dalle altre Amministrazioni estere per la via di Ginevra, Delle, Pagny, Batilly, ecc.

Non abbiamo ancora potuto, come sarebbe stato nostro desiderio, ottenere quella completa riforma delle altre tariffe internazionali colla Svizzera, la Germania, il Belgio, l'Olanda, che nella relazione dello scorso anno vi annunciavamo prossima. Il ritardo fu causato dalle molteplici difficoltà che si presentarono nel coordinare colle nostre le disposizioni delle tariffe e dei regolamenti vigenti sulle ferrovie estere, sicchè si resero necessarii lunghi studii e trattative tuttora pendenti.

Non pertanto siamo alla vigilia di riattivare il servizio cumulativo per le merci da e per l'Austria-Ungheria, che da più di quattro anni trovasi interrotto per notevoli divergenze insorte fra quelle e le ferrovie italiane. D'altra parte poi non abbiamo tralasciato di favorire con apposite riduzioni l'esportazione dei nostri prodotti nazionali, ottenendo, per quanto ci riescì possibile, ribassi anche dalle ferrovie estere.

Così ad esempio si è attivata una nuova tariffa speciale pei trasporti di vino e mosto per le stazioni svizzere, nella quale, pur mantenendo ed estendendo ad altre stazioni italiane le speciali riduzioni accordate precedentemente ad alcune località (quali i porti dell'Alta Italia e le stazioni al sud di Bologna, Pisa e Firenze), si introdussero i nuovi prezzi delle tariffe interne italiane, quando risultavano più favorevoli al commercio. Notiamo che da parte loro le ferrovie svizzere cooperarono a facilitare tali trasporti, concedendo per le rispettive linee dei ribassi sulle quote normali.

Parimenti i trasporti di zolfo, a vagoni completi, destinati alla Svizzera ed alla Germania vennero favoriti tanto sulle ferrovie italiane quanto su quelle estere di prezzi ridottissimi, coi quali ci ripromettiamo di attrarre almeno in parte il considerevole movimento di quel minerale, che già da tanti anni si svolge per via marittima.

Abbiamo pure estese ai trasporti di derrate alimentari, eseguiti in servizio diretto per la Germania, il Belgio e l'Olanda, i prezzi ridotti concessi colla tariffa speciale N. 55 a P. V. accelerata pei transiti di Chiasso, Pino, Peri e Pontebba, attuando, in sostituzione della precedente, una nuova tariffa speciale diretta, nella quale le ferrovie estere interessate accordarono pure, anche per le spedizioni di un solo vagone, delle sensibili riduzioni sulle loro quote normali; riduzioni che diventano ancora maggiori pei determinati quantitativi annui stabiliti con certe Ditte mediante apposite convenzioni.

Allo scopo poi di uniformare il trattamento dei carboni minerali provenienti dalla Germania pei detti transiti di Peri, Pontebba, Chiasso e Pino, a quello dei trasporti similari che fanno scalo ai nostri porti o provengono dalla Francia, si è rinnovata l'apposita tariffa speciale pei trasporti stessi in servizio diretto italo-germanico, introducendovi i prezzi italiani, secondo la tariffa del 1° luglio 1885.

Viaggiatori. — Tanto il movimento quanto i prodotti dei viaggiatori e dei bagagli presentano nell'esercizio 1886-87 un aumento veramente notevole.

Al doppio incremento contribuirono senza dubbio le migliorate condizioni sanitarie, le nuove linee aperte all'esercizio, fra cui va specialmente segnalata quella di Taranto-Brindisi, la quale ha assicurato alle nostre linee un largo contingente del movimento da e per l'Oriente, che in ogni anno va crescendo in quell'importante scalo marittimo.

Vi contribuirono altresì le molte e svariate disposizioni da noi adottate per favorire lo sviluppo di questo ramo dei nostri trasporti.

Così furono istituiti nuovi viaggi circolari, tanto in servizio interno della rete che in servizio cumulativo con altre ferrovie e colle Società di Navigazione sui laghi Maggiore, di Como e di Lugano, nonchè stabiliti degli speciali viaggi circolari festivi con biglietti a prezzi eccezionalmente ridotti e valevoli dal primo treno della vigilia di un giorno festivo sino a tutto il giorno susseguente il festivo stesso.

Si crearono nuove corrispondenze con biglietti di andata e ritorno, sia in seguito ad analoghe domande di parecchi Comuni, sia per dar sempre maggior incremento al traffico locale.

Di più, allo scopo di conservare alle nostre linee il movimento dei viaggiatori fra la Sicilia ed il Continente e mitigare il danno della concorrenza marittima, d'accordo colle ferrovie Sicule, si convenne di dare una maggior estensione agli speciali biglietti di andata e ritorno attualmente in vigore.

I biglietti di andata e ritorno festivi vennero estesi a tutte le linee soggette a concorrenza di altre ferrovie e di tramvie e si è favorito il concorso del pubblico alle esposizioni, feste, fiere, spettacoli, ecc., prorogando la validità dei normali biglietti di andata e ritorno ed istituendone di quelli speciali a seconda delle circostanze.

Tale provvedimento, sempre ben apprezzato dal pubblico, diede ottimi risultati in occasione dell'Esposizione di Panificazione in Milano; ma più ancora nella circostanza delle grandi feste a Firenze per lo scoprimento della facciata di Santa Maria del Fiore ed a Siena per la visita dei Sovrani; essendosi in dette circostanze verificato un movimento di viaggiatori veramente straordinario.

I treni speciali di piacere, che nello scorso anno diedero uno splendido risultato, vennero quest'anno ripetuti con esito forse meno brillante, ma pur sempre molto soddisfacente. Avvertiamo del resto che ne fu anche limitato il numero, perchè a motivo dello sviluppo preso dal movimento ordinario, specie nei giorni festivi, avrebbe potuto fare difetto il materiale occorrente.

Per combattere la concorrenza che le ferrovie secondarie e le tramvie fanno alla linea Milano-Como, venne sulla medesima applicata una tariffa speciale ridotta e migliorato il servizio dei treni sulla linea stessa, ed i risultati di tali provvedimenti riuscirono soddisfacenti sotto ogni rapporto.

Allo scopo di agevolare al pubblico l'acquisto dei biglietti ferroviari e procurarsi in città le occorrenti informazioni sul servizio e sugli orari, si aperse nella Capitale una Agenzia internazionale di viaggi, sul genere di quella già esistente in Milano, e si riordinarono quelle di Napoli, Reggio e Messina.

I servizi internazionali furono pure oggetto di speciali cure, di modo che la nostra rete partecipa largamente a tutti i servizi e per tutti i transiti internazionali.

Infine fu condotta a termine la revisione ed il riordinamento delle concessioni speciali riguardanti il pubblico ed il Governo, che formano le appendici 1ª e 2ª, allegato *E*, del Contratto d'esercizio; lavoro importantissimo che richiese per molto tempo l'opera comune dei rappresentanti del Governo e delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie e contemporaneamente venne conchiusa una nuova convenzione pei trasporti per conto della Real Casa.

(*Continua*)

Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia

ASSEMBLEA GENERALE DEL 22 NOVEMBRE 1887

Come avevamo a suo tempo annunziato, il 22 novembre scorso si è tenuta l'Assemblea generale ordinaria della Società italiana per le strade ferrate della Sicilia.

Gli azionisti che eseguirono depositi di azioni per intervenire all'Assemblea furono n. 88 per azioni n. 15,856, con diritto a voti n. 3171.

Intervennero all'Assemblea n. 48 azionisti possessori e rappresentanti di n. 15,831 azioni con diritto a voti n. 3166.

L'Assemblea, udita la relazione del Consiglio d'amministrazione e quella dei sindaci, già da noi pubblicata nel nostro n. 47, approvò con voti unanimi, astenutisi gli amministratori, il bilancio, ed il relativo conto proventi ed oneri, nonchè la ripartizione degli utili proposta dal Consiglio di amministrazione, fissando il dividendo per l'esercizio 1886-87 in L. 25 per azione (di cui essendo state già distribuite L. 20 rimangono a distribuirsi L. 5) e portando al fondo di riserva ordinario L. 50,472.92 e al fondo di riserva straordinario L. 20,898.55, nonchè L. 149,486.81 a conto nuovo.

L'Assemblea procedè quindi alla votazione segreta per eleggere cinque membri del Consiglio, cinque sindaci effettivi e due supplenti.

Risultarono eletti come *consiglieri di amministrazione* i signori: cav. avv. Alberto Ameglio - cav. ing. Alberto Antongini - cav. avv. G. B. Marchesini - comm. ing. Giovanni Marsiglia - cav. Matteo Maurogordato.

A *sindaci effettivi* i signori: cav. Letterio Bonanno - prof. avv. Ulisse Manara - cav. Domenico Piazzi Montanaro - sig. Giuseppe Robbo - cav. Filippo Vita.

Come *sindaci supplenti* i signori: comm. Gio. Battista Beccaro - professore ing. Carlo Pintacuda.

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE SULL'ESERCIZIO 1886-87.

Signori. — Vi abbiamo convocati in Assemblea generale, giusta le prescrizioni dello statuto sociale per presentare al vostro esame il bilancio e per invitarvi a nominare i nuovi amministratori e i sindaci.

Crediamo nostro dovere in questa occasione di informarvi dei fatti più salienti della nostra gestione, e dello sviluppo che in questo secondo esercizio ha preso l'azienda sociale.

Tanto i servizi amministrativi quanto quelli tecnici, sono già ben avviati per completare quella organizzazione che era nostro intendimento attuare, per contenere dentro certi limiti le spese di esercizio e per appagare le esigenze del pubblico.

Noi non abbiamo risparmiato cure e sacrifizi per avere un'azienda bene organizzata e per offrire al commercio tutte le agevolazioni consentite dall'esperienza e dalla natura stessa del nostro contratto.

I prodotti ottenuti in quest'anno sono superiori a quelli del precedente esercizio, ma non sono ancora quelli che noi ci ripromettevamo e che d'altronde erano previsti dal contratto stesso. Ciò ha dipeso in gran parte dalle perturbazioni economiche verificatesi e dalle condizioni sanitarie in cui si trovò Catania nella scorsa primavera.

Non pertanto lo studio continuo che abbiamo posto nel dare un assetto economico al nostro servizio, ci ha messo in grado di ottenere risultati piuttosto soddisfacenti, e con piacere vi segnaliamo che le nostre condizioni finanziarie, rispetto all'anno precedente, sono alquanto migliorate.

Il bilancio che vi mettiamo sott'occhio riproduce la nostra situazione e vi dimostra che la somma degli utili sorpassa quella del precedente esercizio.

Egli è vero che anche in questo bilancio abbiamo delle partite non perfettamente definite col Governo; ma le divergenze esistenti non sono di molto rilievo; alcune anzi sono prossime a definirsi conforme al nostro buon diritto e nutriamo fiducia che tutte le nostre domande, sostenute come sono da ragioni di diritto e di equità, saranno parimenti soddisfatte.

1. — Ordinamento dei servizi.

Giusta quanto abbiamo detto nella precedente relazione, fu nostro costante pensiero il ridurre quanto più era possibile le spese di esercizio; e perciò mirammo a dare ai nostri servizi un ordinamento semplice ed economico, quale viene richiesto dalle condizioni locali e dalla limitata estensione della nostra rete.

Tale ordinamento, già iniziato nel precedente esercizio, è stato in gran parte attuato in questo; e perciò, a parte le economie che abbiamo cercato di conseguire nell'acquisto e consumo di materie e materiali, una sensibile economia abbiamo ottenuto nelle spese di personale, che costituiscono più della metà delle nostre spese di esercizio.

Possiamo quindi assicurarvi che la organizzazione degli uffici e dei servizi attivi, effettuatasi dalla nostra gestione, ci ha messo in grado di non rimpiazzare il personale che ha lasciato il servizio, e perciò, malgrado avessimo noi istituiti a Palermo gli uffici direttivi e avessimo aperto all'esercizio 60 chilom. di nuove linee, il numero totale del personale addetto alla rete è di molto diminuito rispetto a quello esistente al 30 giugno 1885.

Ai dati superiormente esposti bisognerà però aggiungere quelli riguardanti il personale avventizio che risulta come segue:

Al 30 giugno 1885, n. 400, per un montare annuo di paghe rispondente a L. 151,200;

Al 30 giugno 1886, n. 433, per un montare annuo di paghe rispondente a L. 177,760;

Al 30 giugno 1887, n. 397, per un montare annuo di paghe rispondente a L. 149,266.

Dai dati precedenti rileverete che, mentre al 30 giugno 1885 erano applicati alla nostra rete 4341 impiegati stabili ed avventizi per un montare complessivo di stipendio o salario di L. 3,922,974.50, al 30 giugno 1887 questo numero (escluso il personale delle costruzioni) era ridotto a 4137, e il montare relativo a L. 3,762,430.50.

La forza numerica del personale, ridotta a chilometri di linea in esercizio, ci dà n. 620 impiegati al 30 giugno 1887, mentre ne avevamo numero 669 al 30 giugno 1886 e n. 725 al 30 giugno 1885.

Confrontando la spesa annua degli stipendi e paghe al 30 giugno 1887 con quella del 30 giugno 1885, troverete una differenza di L. 160,535, causata dalla economia dei n. 204 impiegati mancanti nel personale dell'esercizio, alla chiusura di quest'anno.

Qualora poi voleste fare un confronto fra le spese totali effettive del personale nei due esercizi, tenuto conto delle indennità di trasferte e traslochi, dei premi, assegni ed indennità di malaria, vi mettiamo sott'occhio le seguenti cifre:

a) Spese di personale durante l'esercizio 1886-87, escluse quelle delle officine . . . L. 4,027,301.41

b) Spese di personale durante l'esercizio 1885-86, escluse quelle delle officine » 4,108,582.37

Differenza . . . L. 81,280.96

Tale economia però non risponde alla riduzione del personale, perchè la nostra Amministrazione in questi due esercizi ha fatto promozioni ed aumenti di stipendio per una somma complessiva annua di L. 50,000 circa.

Questa somma non è certamente rilevante, nè è quella che noi avremmo desiderato spendere a vantaggio del nostro personale; ma confidiamo che cessando le cause perturbatrici dei nostri prodotti, la Società possa meglio compensare una gran parte del personale, che certamente ha diritto alla sua considerazione per i servizi che presta in relazione coi nuovi ordinamenti.

2. — Commissioni di consegna.

La Commissione di consegna delle linee sta per espletare il suo compito ed altro ora non le resta che ordinare i numerosi prospetti e disegni e chiudere definitivamente i verbali con un'ultima riunione.

Anche la Commissione di consegna del materiale rotabile e di esercizio è molto avanti nei suoi lavori e si nutre fiducia che fra qualche mese avrà eseguito il suo mandato.

La parte riferibile al materiale rotabile fu già ultimata e difatti la Commissione ha da parecchi mesi presentato il relativo inventario. Ora non resta che presentare il lavoro riflettente il materiale di esercizio, e si sono avute assicurazioni che il relativo inventario è molto avanti.

In conclusione noi riteniamo che colla fine del 1887 tutte le operazioni di consegna richieste dal nostro contratto saranno ultimate.

(*Continua*).

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 48*).

QUESTIONE IX — *A.* — 4ª — *Aderenza delle ruote.*

Conclusioni presentate dal signor Banderali, segretario principale della seconda Sezione:

« L'impiego del getto d'acqua sulle rotaie, avanti alle ruote motrici, per aumentare l'aderenza è stato esperimentato su parecchie linee; ma su nessuna esso fu con tanta cura eseguito come sulle linee della Mediterranea (Italia) e sulla linea del Gottardo, specialmente dove le grandi salite in galleria ne indicavano la particolare attuazione.

« La sabbia, di cui si usa generalmente per dare alle ruote la necessaria aderenza, ha, diffatti, parecchi gravi inconvenienti.

« La sua preparazione esige, nei depositi, un lavorlo assai importante e dispendioso; la sua manutenzione è incomoda e costosa. La sabbia deve essere vagliata e disseccata con ispeciali apparecchi, posta nei magazzini ed infine caricata in ispeciali casse sulle macchine; casse, che per il loro volume vi occupano assai posto, e perciò oltre recarvi ingombro, tolgono la vista sulla via.

« Lungo questa debbonvi poi essere preparate sedi di magazzini, in cui rifare le consumate provviste; e ben soventi questi posti di magazzino non si incontrano al momento necessario.

« La sabbia, pur essendo addatta alla aderenza, crea per i veicoli del treno, una vera resistenza molto opportuna in certi casi. Ma essa può eziandio produrre intoppi nel meccanismo, consuma le rotaie specialmente sotto le gallerie, attesa la costruzione del piano stradale; sì che talvolta il servizio della strada ha di che lamentarsene.

« Riassumendo, pare evidente che l'impiego dell'acqua, che non presenta alcuno di questi inconvenienti — se è efficace e specialmente economico, come fu provato dagli esperimenti — è preferibile all'uso della sabbia; e ciò pur ammettendo che gli inconvenienti di tale uso non ne compensano i vantaggi.

« Ora, l'obbiezione principale circa l'uso dell'acqua del tender — cosa che influisce assai sopra il consumo dell'acqua, poichè questo può toccare, per questo solo uso, sino a 30 o 35 litri per chilometro. Inoltre bisogna riscaldare l'acqua, cioè farne getto sulle rotaie a temperatura di 60 a 70 gradi, a scopo di evitare la congelazione; bisogna sgrassare le rotaie, specialmente nelle gallerie strette, con un getto di vapore e ciò aumenta la consumazione dell'acqua e le spese.

« Nonostante questo consumo di vapore, l'injettore impiegato dalla Mediterranea ha reso pratico questo sistema; mentre il getto, diretto dell'acqua, dalla caldaia sulle rotaie, aveva dato pessimo risultato.

« Il getto deve inoltre essere diretto in modo da seguire l'andamento delle rotaie; e questo, appunto, è un perfezionamento in istudio.

« La spesa occorrente all'impiego dell'acqua, tenendo conto di tutte le circostanze dell'esperimento, sembra essere inferiore a quella per l'impiego della sabbia; tant'è che la Società Mediterranea è convinta della sua superiorità ed ora l'adotta definitivamente.

« Bisogna notare, d'altra parte, che l'uso dell'acqua non è necessario che in certi punti principali e su certi tratti brevissimi.

« Potrebbesi forse, nei punti in cui l'aderenza delle ruote è insufficiente, — invece del vapore così utile alla potenza della macchina — servirsi del vapore, inutile, di *scappamento*; di modo da evitare questo aumento di lavoro imposto alla macchina che ne è cotanto sopracaricata.

« In conclusione parve risultare dalla discussione che, ponendo mente ai ben noti inconvenienti dell'impiego della sabbia a scopo di dare aderenza alle ruote delle locomotive ed ai felici risultati delle recenti esperienze sulle linee della Mediterranea e del Gottardo, convenga continuare

ed aumentare tali esperimenti cotanto bene riusciti in parecchi casi particolari. »

Queste conclusioni furono ratificate dalla Assemblea plenaria. (*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, come abbiamo annunciato nel *Monitore* del 19 novembre u. s., ha studiato e rassegnato al Ministero dei lavori pubblici un progetto generale di una nuova stazione di smistamento da costruirsi a Torino. Ora sappiamo che il detto Ministero lo ha preso immediatamente in esame affinchè abbia corso il più presto possibile. Tale progetto comprenderebbe anche la costruzione di una linea di raccordo per rendere possibili le comunicazioni dirette della nuova stazione con le linee di Milano e di Modane, senza passare per la stazione di Torino P. N. la quale dovrebbe essenzialmente essere riservata al servizio locale.

In base all'impianto generale suddetto la Società ha studiato un progetto comprendente tutti i lavori la cui necessità è immediata. In questo progetto è considerata una parte degli impianti occorrenti per la stazione di smistamento, nonchè tutto quanto riguarda la costruzione della nuova linea di raccordamento e le modificazioni di livelletta della linea esistente.

Il preventivo della somma occorrente per la esecuzione dei lavori compresi nel progetto parziale, ascende a L. 3,500,000, ivi comprese le espropriazioni generali del terreno per tutta la stazione completa, le quali; da sole, sono preventivate nell'importo di L. 1,475,000.

Nel predetto preventivo non figura però la spesa di L. 350,000 occorrente pel materiale metallico d'armamento.

La spesa di L. 3,500,000 sarebbe poi ripartita nelle seguenti categorie:

1. Espropriazioni	L. 1,475,000
2. Movimenti di terra, inghiaiamento, costruzione di nuovi manufatti, di fabbricati in muratura ed in legno pel servizio della stazione e della linea di raccordo, per chiusura, per posa in opera dell'armamento e dei meccanismi fissi . .	» 1,129,400
3. Fornitura sul luogo dei materiali e meccanismi	» 156,520
4. Spese per trasporto di materiali	» 1,832
5. Impianto di apparecchi centrali di manovra	» 170,000
6. Arredamento degli Uffici del movimento e del posto telegrafico, ecc. .	» 15,000
7. Spese impreviste	» 332,248
8. Studii, dirigenza, sorveglianza e liquidazioni	» 220,000
Totale	L. 3,500,000

Ci consta poi che la Società del Mediterraneo ha già iniziate le pratiche per effettuare le importantissime espropriazioni occorrenti, e si ha ogni ragione di sperare che, ove non sorgano nuove difficoltà amministrative, gl'impianti che sono maggiormente necessarî per le esigenze del traffico, sempre crescente nella nostra città, potranno essere attivati l'anno venturo.

><

Sappiamo pure che mercoledì scorso, fra i rappresentanti del Municipio di Torino e l' Ing. Capo Servizio del mantenimento e lavori con altri ingegneri del Servizio stesso, fu tenuta una conferenza per esaminare i nuovi progetti della stazione di smistamento lungo la linea Torino-Genova e sue linee di raccordo, nonchè della nuova stazione merci presso la Succursale. L'esame di tali progetti, fatto anche sotto il rapporto della migliore sistemazione della viabilità pubblica, diede risultati pienamente soddisfacenti, sia per gl'impianti che si faranno, sia perchè questi non compromettono gli ampliamenti e le trasformazioni avvenire.

I rappresentanti del Municipio fecero le più vive istanze affinchè nel riordinamento, che dovrà farsi dell'attuale stazione di P. N., si tenga conto della necessità di provvedere al maggior numero possibile di comunicazioni fra i borghi di S. Salvario e di S. Secondo.

><

Nel giorno 21 novembre u. s. si riunirono a Genova i rappresentanti del R. Ispettorato generale e della Società Mediterranea per intendersi sui provvedimenti necessarî all'impianto del servizio ferroviario sulle calate orientali di quel porto. I delegati furono d'accordo nel ritenere conveniente il progetto già studiato dalla Società, salvo alcune leggiere varianti.

Nel successivo giorno 23 la stessa Commissione si portò a Sampierdarena per riconoscere la possibilità di collocare in quella stazione nuovi binarî, urgentemente reclamati dal Servizio del Traffico. Essa constatò che nella località detta dei Forni, compresa fra i binarî dell'attuale officina rialzo-veicoli e il muro di cinta della ferrovia verso il Polcevera, si può impiantare un fascio di binarî dello sviluppo utile complessivo di m. 1500.

><

La Direzione generale delle ferrovie del Mediterraneo ha rassegnato al Governo per l'approvazione il progetto per la costruzione della 4ª e della 5ª tratta della nuova linea di circonvallazione di Milano comprese fra la strada provinciale di Pavia (Km. 5888.30) e la strada Alzaia del Naviglio grande (Km. 7621.70).

Con tale progetto verrebbe completata la linea di circonvallazione fra Rogoredo e Porta Sempione.

La spesa prevista per l'esecuzione dei relativi lavori, esclusa la provvista del materiale d'armamento della massicciata e delle travate metalliche, ammonta a L. 448.000, delle quali L. 407 000 a base d'asta.

Anche in queste due tratte, che, come le altre, corrono alla periferia della città di Milano, sono comprese importanti opere d'arte, come ponti, viadotti, cavalcavia, ecc. alla cui esecuzione si provvederà, dopo intervenuta l'approvazione governativa, colla maggior cura possibile, mediante appalti fra le diverse Ditte più solide e le più favorevolmente conosciute.

><

Il 30 Novembre ora scorso la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha aperta la gara pei lavori dell'impianto di un nuovo scalo merci P. V. a Torino.

Succursale, di cui abbiamo date ampie notizie in precedenti numeri.

Il progetto e le pezze contrattuali rimarranno esposti per il periodo di giorni 9 e quindi dal 30 Novembre sino alle ore 4 pom. dell'8 Dicembre corr. nell'Ufficio della Sezione del Servizio mantenimento di dette ferrovie in Torino.

Le Ditte ammesse all'appalto dovranno far pervenire le loro offerte alla Direzione Generale (Divisione Tecnica dell'Esercizio) corredate dal duplicato della reversale di cassa riflettente il deposito di gara per le ore 10 ant. del giorno 10 Dicembre corr. stabilito per l'apertura delle offerte, rimossa ogni e qualunque eccezione al riguardo.

><

Il giorno 28 novembre vennero poi dalla Società stessa diramati gli inviti della gara per l'appalto dei lavori di ristauro e riordino del rivestimento della galleria dei Cappuccini fra la nuova e la vecchia stazione di Spezia. L'importo dei lavori è di L. 110,000, e le offerte dovranno essere presentate per le 10 ant. del 12 corrente mese.

><

Da ultimo in data 1° corrente si è indetta la gara per l'esecuzione dei lavori e la provvista del pietrisco occorrente alla costruzione di marciapiedi e piano caricatore, tettoia e binarî merci nella stazione di Capalbio. Importo dei lavori L. 43,500. Le schede di offerta saranno dissuggellate presso la Direzione generale del Mediterraneo il 15 andante.

><

Siamo informati che la Società del Mediterraneo ha trasmessi al R. Ispettorato generale per l'occorrente approvazione i progetti esecutivi dei due tronchi compresi l'uno fra Ricadi e Ioppolo (Km. 7,96860) e l'altro fra Ioppolo e Rosarno (Km. 13,35314) della linea Eboli-Reggio litoranea, (tratta Santa Eufemia-Rosarno).

><

Annunciamo che il 25 dello scorso novembre, la Commissione per la ricognizione, valutazione e consegna del materiale ruotabile della rete Adriatica ha tenuto la sua adunanza di chiusura ed ha firmato tutti gli atti relativi cioè: inventari del materiale, calcoli di valutazione, relazione e verbale di consegna del materiale.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali, in relazione a quanto hanno già fatto le ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, e di cui tenemmo parola in un precedente numero, ha sottoposto all'approvazione governativa, un nuovo programma per l'acquisto del materiale ruotabile da provvedersi durante il biennio 1887-88 e 1888-89 a carico della cassa per gli aumenti patrimoniali.

L'importo complessivo del materiale, considerato nel detto programma, ammonta a L. 15,280,107; di questa somma L. 7,207,091, rappresentano l'importo del materiale già ordinato e L. 8,073,016 la spesa occorrente pel materiale da acquistarsi. In quest'ultima partita sono comprese; n. 50 locomotive, delle quali 8 ad otto ruote accoppiate; 24 a sei ruote accoppiate e 18 locomotive-tenders; n. 73 carrozze per viaggiatori; n. 18 carri a bagaglio; n. 6 bagaglio-posta e n. 1000 carri di diverse specie.

><

C'informano che la Società del Mediterraneo, allo scopo di uniformare e raccogliere le disposizioni relative al servizio dei deviatori, o guarda eccentriche, abrogando così le antiche norme, tuttora in vigore, emanate dalle cessate Amministrazioni dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, ha studiato un progetto di nuovo regolamento che sottoporrà quanto prima all'approvazione del R. Ispettorato.

In detto progetto, tenendo conto di quanto ha suggerito l'esperienza, vennero concretate disposizioni tali non solo da togliere ogni disparità di trattamento e rispettare i diritti acquisiti dagli Agenti, qualunque ne sia la provenienza, ma di recare anche un sensibile vantaggio ad alcuni, i quali in passato o non percepivano premi o li avevano in misura inferiore a quella che ora verrebbe fissata.

><

Sappiamo che le due Società ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo si sono dichiarate in massima disposte ad accogliere favorevolmente la proposta della Società Veneta di pubbliche costruzioni per l'attuazione del servizio cumulativo fra le ferrovie componenti le due reti predette e le linee esercitate dalla Società Veneta pei trasporti a prezzo ridotto di cui nel volume delle concessioni speciali, pubblicato nell'agosto p. p. Le due Amministrazioni del Mediterraneo e dell'Adriatico si sono però riservate di stabilire le norme che dovranno regolare l'attuazione di tale servizio.

><

Siamo informati che recentemente in Genova ebbe luogo una conferenza fra il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Torino e l'Ingegnere Capo dei porti e fari di quella città per prendere accordi circa la ultimazione dei lavori di posa del binario in via Carlo Alberto.

Tenuto conto dello stato attuale dei lavori, i prefati funzionarii ritengono che la nuova stazione di Piazza Caricamento potrà essere ultimata nella primavera prossima, e che per tale epoca sarà pure allacciato il nuovo binario di via Carlo Alberto con la stazione marittima.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha prese le seguenti deliberazioni concernenti il servizio delle strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che non sia da applicarsi la multa all'Impresa costruttrice di un tronco della ferrovia Taranto-Brindisi per ritardata ultimazione dei lavori;

2. Che, agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi il progetto di lavori di consolidamento contro il torrente Brapella, lungo la linea Aquila-Rieti, giusta la proposta della Società delle ferrovie Meridionali;

3. Che si possa approvare il progetto presentato dalla Società esercente le ferrovie dell'Adriatico, per la costruzione in stazione di Ariano, della linea Foggia-Napoli: di una casa per alloggio di impiegati ed agenti; di una cisterna e di un forno, nonchè per la sistemazione del fabbricato viaggiatori, e per altri lavori;

4. Che debba essere respinto il ricorso a S. M. del sig. Emilio Porretta-Campana, quale Rappresen-

tante della Società degli alti forni di Denayn e d'Anzin, contro il provvedimento con cui fu determinato di non rendere eseguibile l'aggiudicazione definitiva dell'appalto di tonnellate 11,487 di rotaie a favore di quella Ditta;

5. Che con avvertenze, modificazioni ed aggiunte, possano approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione relativi all'impianto del servizio merci nella fermata di Torchiara-San Teodoro sul tronco Ogliastro-Agropoli, della linea Battipaglia-Castrocucco;

6. Che non sia da accogliersi il ricorso al Re, presentato dalla Deputazione provinciale di Modena, contro il decreto ministeriale 13 maggio 1887, col quale venne approvato per il tronco San Felice-Ostiglia, della ferrovia Bologna-Verona, il tracciato diretto, lasciando da parte la città, capo-luogo di circondario di Mirandola.

><

Lo stesso Consiglio poi:

Ha ritenuto che si possano approvare due atti di sottomissione della Impresa Sogno relativi a componimento di vertenze insorte circa i lavori di costruzione del tronco Lambro-Adda, nella ferrovia Ponte S. Pietro-Seregno;

Ha opinato che meriti la ministeriale approvazione il progetto per la costruzione di un viadotto sotto il binario principale a quello di regresso nella stazione di Piteccio della ferrovia Bologna-Pistoia, salvo a far studiare sollecitamente anche il progetto relativo alla deviazione definitiva della linea;

Ha manifestato l'avviso che possa essere approvato il progetto di appalto per la fornitura di materiale metallico minuto di armamento per alcune ferrovie complementari. L'appalto medesimo è diviso in due lotti, uno per provvista di stecche e piastre, l'altro per fornitura di chiavarde a rosetta e di arpioni: il primo considera una spesa di L. 216.206, il secondo di L. 106,632.

><

Durante il mese di ottobre p. p. sulle ferrovie esercitate dalla Società del Mediterraneo si ottenne un prodotto complessivo di L. 10,962,388. Nel mese corrispondente dell'esercizio precedente i prodotti salirono a L. 10,368,441. Si ebbe quindi un aumento nel corrente esercizio di L. 593,947.

Dal 1° luglio a tutto ottobre p. p. i prodotti stessi ascesero a L. 40,929,098, mentre dal 1° luglio 1886 a tutto ottobre dello stesso anno si incassarono lire 38,494,985. Nei primi quattro mesi dell'esercizio corrente si ebbe pertanto, in confronto dei primi quattro mesi dell'esercizio precedente, un aumento di prodotto di L. 2,434,113.

><

Il Ministro di Agricoltura Industria e Commercio ha da parte sua firmato il decreto col quale si autorizza che alla tariffa speciale n. 103, P. V. ed alla tariffa locale 203 P. V. sia aggiunta apposita avvertenza, con la quale resta stabilito che per le merci comprese nella serie B. dalla prima, e per quelle tassabili colla seconda, a vagone completo caricato alla rinfusa, è fatto obbligo ai mittenti ed ai destinatarî di eseguire a loro cura e spese il carico e lo scarico contro deduzione della quota di diritto fisso in L. 0.51 per tonnellata-chilometro e per ogni operazione di carico e scarico, giusta la proposta della Società delle strade ferrate del Mediterraneo presentata d'accordo con le Amministrazioni dell'Adriatico e della Sicilia.

><

La Società delle ferrovie Meridionali, di accordo con la Mediterranea e la Sicula, ha proposto al R. Ispettorato generale di aggiungere nella nomenclatura delle merci, annesse alle urgenti tariffe, la nuova voce *acqua madre delle saline* — con la indicazione della classe IV e della tariffa speciale n. 104 *E*.

><

La Società del Mediterraneo poi, di accordo con le altre due precitate, ha sottoposto all'approvazione governativa una proposta di modificazione e aggiunta alla nomenclatura delle vigenti tariffe, secondo cui l'attuale voce *sale di stagno, di zinco, di piombo e sale di saturno* verrebbe modificata in quella di *sale di stagno, di zinco e di piombo* e vi si aggiungerebbe a parte la voce *sale di saturno* (vedi acetato di piombo) mantenendosi così a quest'ultima merce i prezzi della seconda classe, in luogo di quelli della prima, per errore assegnati al sal di saturno.

><

Le tre principali Amministrazioni ferroviarie, allo scopo di prevenire interpellanze o erronee tassazioni del caffè denominato brasiliano e degli altri caffè artificiali o surrogati di caffè, si sarebbero messe di accordo per proporre al R. Ispettorato generale delle ferrovie l'aggiunta nella nomenclatura delle tariffe di una voce che tutte comprendesse le predette merci.

La proposta della Società consisterebbe nell'annullare la voce *cicoria* (caffè di) aggiungendo invece nella nomenclatura la voce *caffè artificiale o surrogato di caffè* con indicazione della classe 3ª della tariffa generale e speciale n. 75 e della speciale 105 serie *C*., avvertendo che saranno da considerarsi e tassarsi come caffè artificiale o surrogato di caffè: il caffè Frank, di cicoria, brasiliano, di ceci, di fichi secchi, d'orzo, di ghianda e simili.

><

Nella seduta tenutasi ieri (2) dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Fratelli Rey, di Torino, per fornitura di metri 10,000 di stoffa di crine per carrozze di 1 e 2ª classe;

2. Colla Ditta Ruffinoni Cesare, di Siena, per fornitura di Kg. 200,000 di ferro laminato per gratelle da focolai delle locomotive;

3. Colla Ditta John Cokerill, di Seraing, per fornitura di Kg. 150,000 di acciaio per molle da locomotive e veicoli;

4. Colla Società nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 4 carrozze a due assi con 2 compartimenti a letto;

5. Colla Société Industrielle et Commerciale des métaux, di Parigi, per fornitura di Kg. 60,000 di tubi di rame per locomotive;

6. Colla Ditta L. P. Talucchi, di Torino, per fornitura di metri 12,000 di stoffa di crine per carrozze di 1.a e 2.a classe;

7. Colla Ditta Giovanni Marino, di Torino, per fornitura di metri 10,000 di stoffa di crine per vetture di 1.a e 2.a classe;

8. Coll'Impresa Industriale italiana di Napoli per appalto dei lavori di fondazione spalle, e per fornitura e posa in opera di travata metallica, per il ponte sul torrente Lordo, (linea Taranto-Reggio);

9. Colla Società Anonima Stabilimento Metallurgico di Piombino per fornitura di Kg. 50,000 di ferro laminato;

10. Colla Ditta Triulzi, Pestalozza e Comp., di Genova, per fornitura di Kg. 75,000 di olio minerale scuro;

11. Colla Ditta Antonio Opessi di Torino per fornitura di tre bilancie a ponte fisse a rotaia continua;

12. Colla Ditta Malgarini per appalto lavori di costruzione di un padiglione per le Regie Poste nella stazione di Ventimiglia.

><

Con recenti Decreti Ministeriali vennero autorizzate, su proposta della Società esercente la rete Mediterranea, le spese seguenti per rifacimenti di binario ed accessorii:

L. 134,038 per m. c. 17,928 sulla linea Novara-Gozzano;

L. 115,536 per m. 15,966 in diverse tratte della linea Eboli-Metaponto-Reggio;

L. 59,077 per m. 7,553 sulla linea Torreberretti-Pavia;

L. 50,417 per m. 5,527 sulla linea Asciano-Montepescali;

L. 49,238 per m. 7,000 sulla Roma-Napoli;

L. 57,520 per m. 7,380 sulla Torino-Alessandria;

L. 38,912 per m. 5,040 sulla linea Gallarate-Sesto Calende;

L. 26,101 per rifacimento di m. 3,000 di binario e un deviatoio nella stazione di Napoli;

L. 18,053 per otto scambî e m. 1,441 di binario nella stazione centrale di Pisa;

L. 15,722 per m. 1,950 sulla linea Torino-Milano, fra Bianzè e Tronzano:

L. 15,377 per m. 1,796 nel tronco da Ventimiglia al confine francese;

L. 12,528 per m. 1,371 e sei deviatoi a Milano P. T.;

L. 2,573 per quattro deviatoi nelle stazioni di Nizza, Canelli, Costigliole e Castagnole (linea Alessandria-Cavallermaggiore);

L. 914 per tre deviatoi in stazione di Spigno (linea Alessandria-Savona).

><

Altre approvazioni di spesa pervenute dal R. Ispettorato alla Direzione generale della rete Mediterranea:

L. 276,700 per posa dell'armamento e dei meccanismi fissi e per la formazione della massicciata del piazzale ferroviario, dei piazzali esterni e delle rampe d'accesso alla stazione di Roma Trastevere;

L. 1,500 per completamento della massicciata sul tronco da Ventimiglia al confine francese;

L. 360 per applicazione di dischi fanali agli scambî in stazione di Incisa Belbo;

L.380 per copertura parziale di un fosso discolo a Sarzana;

L. 85,000 per sostituzione di caldaie a lungo focolaio a quelle attuali di dieci locomotive;

L. 1,500 per spurgo siepi, tombini e tombe a sifone tra Pietrasanta e Massa;

L. 473 per sgombro di materie franate tra Porto-Valtravaglia e Luvino;

L. 3,000 per sostituzione della caldaia fissa delle Officine di Siena.

><

Annunciamo con vera soddisfazione che l'amico nostro, il comm. ing. Alfredo Cottrau, fu dal Governo Belga nominato cavaliere dell'Ordine di Leopoldo.

Dire, in Italia, dei meriti personali del tecnico valente e solerte costruttore, o ricordare la importanza del grandioso stabilimento di cui fu degno Direttore e la sua benemerenza verso l'industria nazionale è ripetere cose da tutti risapute; accenneremo piuttosto come la onorificenza belga sia stata conferita al comm. Cottrau in seguito al parere favorevole — al punto di vista militare — emesso dalla Commissione incaricata di riferire sul sistema dei *Ponti Politetragonali* esposti all'Esposizione di Anversa e dei quali il nostro giornale diede a suo tempo ampii particolari.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione Generale della rete ferroviaria del Mediterraneo ha sottoposto al R. Ispettorato i seguenti progetti per la loro approvazione:

1. Preventivo di L. 2350 pel completamento di chiusure del piazzale della stazione di Serravezza (linea Genova-Pisa).

2. Preventivo di L. 156,800 occorrente per l'impianto di una tettoia metallica in stazione di Livorno-San Marco.

3. Preventivo di L. 8800 occorrente per la ricostruzione del ponte sulla roggia Gattinara, lungo la linea Alessandria-Mortara.

4. Preventivo di L. 4200 per lavori di ampliamento del piazzale della stazione di Archi di Reggio.

5. Preventivo di L. 2320 pel ricarico di ghiaia lungo la linea sussidiaria Rivarolo-Sampierdarena.

6. Preventivo di L. 6800 necessario per l'impianto in stazione di Livorno-San Marco di un binario tronco e per la sostituzione di una piattaforma.

7. Progetto e preventivo di L. 10,000 concernenti lavori di prolungamento di conduttura per l'inaffiamento dei piazzali allo scalo della piccola velocità sulla stazione di Roma.

8. Preventivo della spesa di L. 17,500 necessario per la costruzione di un muro di chiusura fra il ponte Allaro e la stazione di Caulonia lungo la linea Taranto-Reggio.

9. Preventivo di L. 13,000 occorrenti per la pavimentazione del piano caricatore coperto, posto fra la grande e la piccola velocità in stazione di Roma.

10. Preventivo di L. 44,900 necessarie per consolidare un tratto di ferrovia lungo la linea Eboli-Metaponto.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha presentato per approvazione al regio Ispettorato generale le seguenti proposte:

1. per la sostituzione di tavolato metallico a quello in legname del ponte sul Naviglio Pavese, al chilom. 1,950 della linea Pavia-Brescia, spesa L. 3200;

2. progetto e preventivo della spesa di L. 4220 per modificazioni a farsi in alcuni locali superiori del fabbricato viaggiatori della stazione di Roma destinati all'ufficio di manutenzione della rete Adriatica;

3. per l'aggiunta dei marciapiedi laterali e dei parapetti e per la sistemazione dei muretti paraghiaia a 5 ponti a travata metallica della linea Ferrara-Argenta, spesa L. 11,500;

4. sistemazione dei pavimenti nelle sale di 1.a e 2.a classe della stazione di Bologna, spesa L. 2000;

5. consolidamento delle stilate metalliche al ponte dei Mulini presso la stazione di Mantova, spesa L. 8700.

6. Rifacimento in acciaio dei primi due chilometri di binario fra le stazioni di Bari e Modugno, linea Bari-Taranto, L. 21,000;

7. Modificazioni delle controtrasmissioni delle macchine utensili nella sala Torneria delle officine di Verona, L. 9000.

Ferrovia Palermo-Corleone. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha incaricato l' Ispettore del Genio civile, commendatore Poggi, di eseguire la visita della linea Palermo-Corleone della quale, come è noto, si trova da tempo, sospeso il suo esercizio stante la cattiva costruzione.

Valichi alpini — Nella seduta del 1° corrente, nella Camera dei deputati, l'onorevole Cucchi F., deputato di Sondrio svolse, anche a nome dell'onorevole Compans, la sua interrogazione circa i criteri e gli impegni del Governo riguardo i nuovi valichi alpini e raccomandò che, prima di assumere impegni per il valico del Sempione, si studi seriamente la questione. Prese poi occasione dalla interrogazione per raccomandare la sollecitudine nella costruzione della linea Lecco-Colico.

Saracco, ministro dei lavori pubblici, assicurò l'onorevole Cucchi che il ministero tende alla sollecita esecuzione della linea Lecco-Colico. Quanto ai nuovi valichi alpini assicurò l'interrogante non avere il Governo manifestato predilezione nè preso impegno veruno; prima di prendere una risoluzione si inspirerà ai grandi interessi del paese.

D'altronde bisogna andare a rilento nell'andare incontro a nuove spese, essendo gravissime le condizioni in cui trovasi il problema finanziario.

Cucchi dichiarossi soddisfatto.

Nuova stazione di Firenze. — Nella stessa seduta del 1° corrente, l'onorevole Ginori-Lisci svolse la sua interrogazione al Ministro dei lavori pubblici, sulle cause del ritardo frapposto a dare principio ai lavori della nuova stazione di Firenze.

Saracco rispose che il Governo non ha nè autorità, nè mezzi per provvedere alla stazione ferroviaria di Firenze. Disse che il progetto esecutivo dei lavori, preveduti necessari per l'apertura della linea Faenza-Firenze, trovasi ora sottoposto al parere dei Consigli competenti. Se la Corte dei Conti respinse il progetto, cui alluse Ginori, concernente la costruzione della nuova stazione di Firenze, fu perchè occorreva una spesa di 12 milioni non autorizzata da nessuna legge; dichiarò però che, ove si trovi un temperamento atto a conciliare gli interessi di Firenze colle esigenze dell'erario, sarà lieto di dare la sua approvazione.

Ginori prese atto delle dichiarazioni del ministro.

Ferrovie nelle provincie Meridionali — Nella seduta del 2 corr. l'onorevole Del Giudice svolse la sua interpellanza, al Ministro dei lavori pubblici, intorno all'esecuzione della legge 24 luglio 1887 riguardante i provvedimenti per la costruzione delle strade ferrate del Regno. Ricordò l'unanime consentimento della Camera intorno alla necessità di provvedere alla pronta costruzione delle linee ferroviarie nelle provincie Meridionali e specialmente della Eboli-Reggio. Tale concetto fu tradotto in legge nel luglio scorso. Domandò quindi quando procederassi alle licitazioni private, onde compiere nel sessennio le linee votate dal Parlamento, e raccomandò la massima sollecitudine.

Il ministro Saracco assicurò l'interpellante che prima del gennaio prossimo saranno indette le gare per procedere alla costruzione della Messina-Cerda, della Eboli-Reggio e tronchi rispettivi, di cui sono pronti gli studî. Disse che il ministero non perdè tempo a rivedere i progetti e le stime allestite dalle Società private e che intende inoltre presentare alla Camera dei provvedimenti per sollecitare l' applicazione della legge.

Del Giudice fu soddisfatto delle dichiarazioni del ministro.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — Il 26 novembre u. s. il Consiglio d' amministrazione delle ferrovie della Svizzera Occidentale-Sempione, ha ratificato le convenzioni firmate dai delegati della Società, signori Bory, Vessaz e Colomb, al principio dello scorso mese in Parigi colla Direzione della nuova Società della ferrovia del Sempione, Hentsch e Comp.

Le Convenzioni sono due. La prima, in data 1° ottobre u. s., riguardo la costituzione del capitale occorrente, stimato in 96 milioni; e comprende l' impegno assunto dai banchieri francesi, svizzeri e italiani di fornire alla Società 36 milioni di capitale azioni. I banchieri stessi sottoscrissero per la somma di 54 milioni, cosicchè avrà luogo un riparto per ridurre questa cifra a quella stabilita di 36 milioni.

La seconda Convenzione in data 13 corrente mese si riferisce alla costruzione del tunnel. Detta costruzione viene assunta dalla *Société anonyme de costructions* di Parigi, per un prezzo *à forfait.*

Fra le principali clausole di questo contratto vi sono le seguenti: il lavoro deve essere compiuto in otto anni; l' impresa deposita quattro milioni di cauzione; non sono ammessi indennizzi per causa di forza maggiore; la Società delle ferrovie S. O. S. controlla i lavori e sottentra all'impresa quando questa venisse meno ai suoi impegni.

La *Banque Nouvelle des chemins de fer Suisses* assunse l'emissione di 30 milioni di obbligazioni.

Entrambe le Convenzioni sono vincolate alla condizione che le sovvenzioni a fondo perduto raggiungano la somma di trenta milioni; quindici dei quali saranno richiesti all'Italia, essendo gli altri quindici già stati votati dalla Svizzera.

Per il pagamento dei detti quindici milioni da parte del Governo italiano, il Sindacato che assunse l'operazione intende fare al Governo stesso una proposta, per la quale il pagamento medesimo sarebbe rimandato ad un'epoca alquanto lontana.

Ferrovie Francesi. — Riferiamo alcune notizie intorno all'esercizio 1886 delle sei grandi Compagnie francesi. Per l'estensione della rete (calcolando la lunghezza media esercitata) esse stavano nell'ordine seguente:

Paris-Lyon-Mediterranée	Chilom.	7734
Orléans	»	5662
Ovest	»	4307
Est	»	4300
Nord	»	3490
Midi	»	2612

Il reddito lordo chilometrico riuscì come segue:

Nord	Fr.	46,432
Paris-Lyon-Mediterranée	»	39,319
Midi	»	31,691
Ovest	»	31,128
Est	»	29,642
Orléans	»	28,374

Per meglio valutare queste cifre, se si vuol confrontarle coi risultati delle nostre Strade Ferrate, giova rammentare che il prodotto chilometrico della rete Mediterranea durante l' esercizio 1886-87 fu di lire 27,733, inferiore quindi, ma di poco, a quello dell'Orléans che viene ultima per questo rispetto fra le Compagnie succitate.

Se invece si considera il reddito, netto, la graduatoria si trova modificata nel modo seguente:

Nord	Fr.	24,831
P. L. M.	»	21,477
Midi	»	13,436
Orléans	»	13,312
Ovest	»	13,251
Est	»	11,068

Finalmente gli interessi e dividendi distribuiti alle azioni rappresentavano il 13.36 per cento pel Nord, il 12.90 per la P. L. M., l'11.50 per l'Orléans, l'8.54 pel Midi, il 7.70 per l'Ovest e il 7.10 per l'Est.

Ferrovie Tunisine. — Il Governo si è accordato colla Compagnia della ferrovia Bona-Guelma per la costruzione di altre ferrovie. Ed a tale scopo, la Compagnia, ha di già inviato sul terreno il personale per gli opportuni studî che dovevano incominciare il 28 novembre u. s.

Il Municipio di Tunisi, poi, ha trattato con un impresario di Parigi per l'esecuzione di grandi lavori progettati, e valutati a dodici milioni.

Ferrovie e Tramvie. — Il *Mémorial de la Loire* pubblica alcune notizie, assai interessanti, circa l'organizzazione e l'andamento dei « treni-tramvie » che la Compagnia Paris-Lyon-Mediterranée ha testè messi in servizio, a titolo di esperimento, tra le stazioni di Lyon Saint Paul e Villefranche:

Questi treni-tramvie, inframmessi nel servizio dei treni ordinarî, non hanno che due classi di viaggiatori: la seconda e la terza.

La loro composizione non comprende che una macchina ed una sola vettura, d'un tipo speciale, a corridoio centrale; i viaggiatori non vi sono ammessi che sino a completamento dei posti disponibili.

Tali treni non hanno compartimenti speciali e non trasportano nè cani nè merci di alcuna specie.

I treni sono forniti di freno continuo e sono tirati da macchine disposte in modo che il conduttore del treno possa avervi direttamente accesso; e la vettura, del pari, è disposta in modo che il medesimo agente possa rapidamente percorrerla nell'interno.

Il personale si compone di due soli agenti: del macchinista e di un conduttore che è capo-treno.

L'intromissione di questi treni tramvie nell'esercizio dei treni ordinari ha reso necessario l'impianto complementare di speciali segnali importantissimi.

Per causa, appunto, della grande frequenza dei treni sulla linea Parigi-Lione e specialmente nel tratto tra Saint-Germain-au Mont d'Or e Perrache, l'attuale impianto dei segnali e dei posti telegrafici Tyer è stato completato di modo da permettere ai treni, viaggianti nella stessa direzione, di seguirsi a 5 minuti di intervallo; e ciò perchè da ciascuna stazione, o da ciascun posto Tyer lungo la linea, non si dà la via libera al treno, che deve arrivare, se non di volta in volta che l'indicazione della via libera è data dalla stazione precedente. E questo impianto, così completato, fornisce tutte le desiderabili garanzie di sicurezza.

Il passaggio dei treni della linea di Lyon-Saint Paul Montbrison su quella di Parigi-Lione, e viceversa, si fa per mezzo di un binario di raccordamento esistente tra le stazioni di Lyon Gorges-de Loup e Lyon-Vaise; binario che, sino ad ora, non serviva ad altro che allo scambio delle merci tra le due stazioni.

L'impianto dei binarî e dei segnali, nelle stazioni di Lyon-Saint-Paul e di Villefranche, è stato parimenti modificato e completato per permettere il servizio del treno-tramvia.

L'esperimento in attività non permette che la circolazione *di un solo* treno-tramvia che va e viene (navette) tra le due stazioni.

I treni-tramvia — noi l'abbiamo già ripetuto le mille volte — sono molto in uso nel Belgio, ove fanno ottimo servizio non bisogna dunque esitare ad attuarli.

— Le prime applicazioni di questi treni, che possono arrestarsi ai punti intermedî fra stazione e stazione e specialmente ai passaggi a livello, furono autorizzate con un decreto del 1880 e furono fatte sulla linea dal Campo di Marte a Grenelle. Seguirono poi alcuni esperimenti sulla rete dello Stato, ma senza trarne tutto il profitto che si aspettava. La questione era nuova e occorrevano studi speciali, a cui si applicarono gli ingegneri della Compagnia del Nord.

Questa concepì un piano metodico e organizzò un regolare servizio sulle linee belghe che tiene in esercizio. Una locomotiva del più piccolo tipo in servizio, trascinava fra Liège e Flemelle una enorme carrozza mista a corritoio centrale, con ingresso alle piattaforme dell'estremità, che comprendeva otto posti di 1.a classe, sedici di 2.a e quarantanove di 3.a; totale settantatre posti. Il risultato fu buono, sicchè i treni tramvia furono introdotti anche fra Lilla e Turcoing, intercalandoli fra i treni ordinari.

Il treno tramvia e leggerissimo, facile da arrestare ai passi a livello, in vicinanza dei villaggi ed anche in piena linea. Fra Lilla e Turcoing (11 Km.) non vi sono che due stazioni, ma il tramvia si arresta in 7 altri punti. La facilità di fermata e la rapidità con cui si rimette il moto, fanno sì che anche la durata del viaggio non è sensibilmente aumentata: il treno posta impiega 26' fra Lilla e Turcoing, l'omnibus da 28' a 30', il tramvia 31'.

È sopratutto sulle linee secondarie di scarso traffico che il Nord pensò fossero utili i treni tramvia. Per questo stabilì treni composti di una macchina e di una vettura comprendente un comparto bagagli, uno per la posta e sessantasette posti delle tre classi. La prima sezione così esercitata fu quella da Lilla a Comines (18 luglio 1886); di poi su altre dieci linee furono attivati dei treni tramvia.

Anche l'Est ne introdusse parecchi, con soddisfazione dei viaggiatori. Ora le altre grandi Compagnie si dispongono a fare altrettanto.

Notizie Diverse

Concorso a posti d'ingegnere. – Nella *Gazzetta Ufficiale* del 15 novembre fu pubblicato l'avviso di concorso a 15 posti di ingegnere allievo nel Corpo reale del Genio Civile.

Gli esami avranno luogo in Roma ed incominceranno il giorno 16 gennaio 1888. Gli ingegneri laureati in Italia che intendono concorrere, debbono inviare al Ministero dei lavori pubblici *(Segretariato Generale)* non più tardi del 14 dicembre 1887, la relativa domanda in carta da bollo da 1.20, corredata dei documenti di cui nell'avviso inserito nella Gazzetta suddetta. I modi in cui avranno luogo gli esami sono specificati nel regolamento 10 gennaio 1875, N. 2333, articoli 5 a 15.

Gli ingegneri allievi del Genio Civile hanno lo stipendio di L. 2000, e in caso di trasferte, ricevono la diaria di L. 7,50 e centesimi 30 a chilometro.

Non sono ammessi agli esami quelli che già per due volte infruttuosamente si sono presentati a precedenti concorsi.

L'assicurazione dei viaggiatori sulle strade ferrate in Inghilterra. — V'hanno parecchie Compagnie d'assicurazione speciale contro le disgrazie sulle strade ferrate. Talune, a scopo di invogliare i viaggiatori e facilitarne la adesione, hanno data una speciale forma, e talvolta originale, ai contratti.

Fra queste, vogliamo far menzione della seguente: *La Railvay passenger insurence Company* vende a prezzo variabile — a L. 0,30; 0,60; 1,25, secondo che il viaggiatore compra un' assicurazione da L. 2,500; 5,000 o 12,500 — i libretti d' assicurazione, chiamati *insurence Railvay guide*. Questi libretti sono veri « indicatori » contenenti l' ora dei treni, il percorso, le fermate, le linee dei batteli e quanto possa interessare il viaggiatore inglese.

L'acquisto di uno di questi libri stabilisce un vero contratto tra la Compagnia d'assicurazione ed il compratore; il quale — potendo, come viaggiatore sulle ferrovie, essere ferito od ucciso — ha diritto alla somma per la quale egli si è assicurato. Egli, poi, deve pagare ogni anno L. 15 come importo di sottoscrizione a beneficio di un' opera filantropica qualsiasi; per esempio la Scuola per i viaggiatori di commercio, la Cassa di riposo, ecc., ecc.

Con questo pagamento il viaggiatore concorre allo sviluppo di queste buone istituzioni; assicura a sè medesimo la somma di L. 50 ciascuna settimana, per il caso in cui egli divenga inabile all'esercizio delle propria professione; ed assicura alla propria famiglia il pagamento di 12,000 lire pagatele in caso di sua morte, per causa di disgrazia sulle strade ferrate.

In Francia, la Compagnia « *L'Urbaine* » propone un modo di assicurazione che parve più comodo ancora e più conveniente alla maggior parte dei viaggiatori.

Nelle stazioni di partenza sarebbero posti pesi automatici, uguali a quelli che già vi si trovano per rilasciare, mediante il pezzo da 10 centesimi deposto nella speciale cassettina, uno scontrino indicante il peso della persona che trovasi sul peso automatico. Ma i pesi della *Urbaine* emetterebbero scontrini indicanti eziandio, oltre il peso, la data e l'ora della pesatura e le iniziali del viaggiatore. E ciascuna persona munita di tale scontrino è assicurata contro i danni delle disgrazie che possono accaderle nel treno per il quale essa partirà.

Se ella è ferita riceverà 10 lire per giorno, durante la incapacità al lavoro, e L. 5000 in caso di infermità contratta; in caso di morte, i suoi eredi percepiranno la somma di L. 10000.

Ecco adunque una assicurazione temporanea, contratta per la durata del tragitto. Notisi poi ancora come per tale assicurazione la persona assicurata sia sufficientemente designata dalle indicazioni del peso, della data, ecc., ecc., contenente sullo scontrino.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

	26 Novembre	Dicembre 3
Azioni Ferrovie Meridionali	L. 789	801
» » Mediterranee	» 621	626
» » Sicule	» —	—
» » Sarde (preferenza) . . .	» 280	285
» » Palermo-Marsala-Trapani .	» 390	395
» » Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie Meridionali	» 550	554
Obbligazioni Ferrovie Sassuolo-Modena . .	» 304	308
» » Monte Cenere	» —	—
» » Novara Seregno . . .	» 250,50	250
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	317
» » » 2ª emiss.	» 314	311
» » Centrale Toscana . .	» 535	533
» » Meridionali	» 320	321
» » Sarde, serie *A* . . .	» 314	314
» » » serie *B* . . .	» 319	317
» » » 1879	» 319	319
» » Pontebba	» 487	486
» » Nord-Milano	» 274	271
» » Meridionali Austriache	» 299	300

ESTRAZIONI

Ferrovia Mantova-Modena. — Il 15 novembre, negli uffici della Società in Torino, ha avuto luogo pubblicamente l'estrazione a sorte delle seguenti **Cartelle di Obbligazioni della Società**, rimborsabili dal 1° gennaio 1888 in L. **500** caduna, presso le Casse della Società stessa:

105 — 335 — 809 — 1719 — 2184 — 3056 — 4636 — 5448 — 5839 — 6168 — 7153 — 7252 — 7778 — 8328 — 8550 — 8975 — 9226 — 9708 — 9867 — 12029 — 12847 — 13838 — 14282 — 14530 — 14952 — 15729.

Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale. — Il 17 nov. ebbe luogo l'estrazione a sorte di 85 Obbligazioni sociali della 1.a serie e 15 della 2.a rimborsabili in L. 300 dal 1° dicembre.

Prima Serie num. 0025, 0088, 0127, 0155, 0319, 0453, 0571, 0719, 0732, 0798, 0809, 0825, 0931 0978, 1117, 1303, 1332, 1336, 1396, 1643, 1665, 1669, 1881, 2052, 2084, 2108, 2323, 2355, 2550, 2553, 2643, 2832, 2898, 2928, 2932.

Seconda Serie numero 3424, 3611, 4045, 4070, 4138, 4525, 4619, 4825. 4883, 5058, 5174, 5191, 6159, 6222, 6456.

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Partinico (6 dicembre, ore 11 ant. 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione del Teatro Comunale e per la sistemazione di alcune vie nell'interno della Città. Importo L. 471,828. Cauzione provvisoria L. 20,000. Cauzione definitiva L. 40,000. Fatali 21 dicembre, ore 2 pom.

Deputazione provinciale di Ravenna (9 dicembre, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto per la manutenzione delle strade Lughese e S. Bernardino per il quinquennio 1888-1892. Importo annue L. 11,401. Cauzione provvisoria L. 1,800. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 15 dicembre, ore 11 ant.

— (9 dicembre, ore 12 merid. 1ª asta) — Appalto per la manutenzione della strada Reale (dalla strada Raspona al ponte della Bastia) per il quinquennio 1888-92. Importo annuo L. 13,956. Cauzione provvisoria L. 1,800. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 15 dicembre ore 12 merid.

— (9 dicembre, ore 1 pom., 1.a asta). — Appalto per la manutenzione delle strade Bagnacavallo, Cortina e Masiera pel quinquennio 1888-92. Importo annuo L. 12,783. Cauzione provvisoria L. 1,800. Cauzione definitiva il decimo. Fatali 15 dicembre, ore 1 pom.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (9 dicembre, ore 1 pom. 1.a asta). — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale, dal 1.o gennaio 1888, del tronco della strada provinciale da Torino alla Svizzera, compreso tra Tronzano ed il confine con Biella oltre Buronzo. Importo annuo L. 5,080. Cauzione L. 630. Deposito per spese L. 1,500. Fatali 23 dicembre, ore 11 ant.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro (10 dicembre, ore 10 ant. definitivo). — Appalto pel mantenimento della strada provinciale 1.o tratto di Roma 1.o tronco da Mezzotta, (confine della provincia di Napoli) al principio del basolato di Aversa (metri 1,921). Importo annuo ridotto lire 6,561.69. (V. n. 38, 42 e 46 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Torino (10 dicembre, ore 10 ant. 1 a asta). — Appalto per la costruzione di un ponte in legname, con spalle in muratura sulla Dora Riparia, lungo la strada provinciale Susa-Oulx, tra Salbertrand ed Oulx, in surrogazione dell' attuale ponte Ventoux. Importo L. 31.500. Cauzione provvisoria L. 1,500. Cauzione definitiva 7,000. Fatali 26 dicembre, ore 10 ant.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (13 dicembre, ore 1 pom. 1.a asta). — Appalto per le opere e provviste occorrenti alla manutenzione novennale, dal 1.o gennaio 1888, del tronco di strada provinciale Torino-Milano, compreso tra Novara ed il ponte sul colatore Pilone oltre Borgo-Vercelli. Importo annuo L. 10,393.68. Cauzione L. 1,200. Deposito per spese L. 2,300. Fatali 27 dicembre, ore 11 antimerid.

Deputazione Provinciale di Brescia (13 dicembre, ore 2 pom. 1.a asta). — Appalto per la costruzione di un ponte in ferro a cinque campate sul fiume Oglio tra il Comune di Paratico (Stazione di ferrovia) e Sarnico in riva al lago d'Iseo; costruzione in muratura delle spalle del ponte, riduzione delle strade d'accesso ed opere accessorie. Importo L. 107,000. Cauzione L. 6,000. Deposito per spese L. 1,500. Lavori ultimati in otto mesi. Fatali 20 dicembre, ore 2 pom.

Ufficio Amministrativo della Pravincia di Novara (15 dicembre, ore 1 pom. 1.a asta). — Appalto per la novennale manutenzione, dal 1.o gennaio 1888, del tronco di strada provinciale da Biella alla Valsesia compreso tra la città di Biella e l'abitato di Mosso S. Maria. Importo annuo L. 9,331.98. Cauzione provvisoria L. 1,110. Deposito per spese L. 2,000. Fatali 29 dicembre, ore 11 ant.

Municipio di Sampierdarena (15 dicembre, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei seguenti lavori:

1. Pavimentazione con tacchi nuovi di pietra Spezia del tratto di via Operni compreso Ora la casa Tiscorina e la Via Fiumara. — 2. Pavimentazione con tacchi nuovi di pietre Spezia dei tratto di vico Ponte Cornigliano tra la Via Operai e la piccola porta dello Stabilimento Ansaldo. — 3. Costruzione di un tratto di condotto fugatose nel vico Ponte di Cornigliano suddetto. — 4. Pavimentazione con tacchi nuovi di pietra Spezia e ricostruzione di marciapiedi del tratto di Via Mercato compreso tra la casa Carpaneto e la Salita Belvedere. — 5. Pavimentazione, con materiale usato, del Via Manin.

Importo L. 54,662.50. Cauzione L. 6,000. Deposito per spese L. 2,500. Fatali 31 dicembre, ore 12 merid.

Direzione delle costruzioni Navali 1° Dipart. (Spezia). — (16 dicembre, ore 12 merid. unico e definitivo). — Appalto per la costruzione e fornitura di una Muta di n. 4 caldaie tipo regolamentare, ciascuna a 3 forni, coi relativi accessorii, per la R. nave *Conte di Cavour*. Importo L. 108,000. Cauzione L. 11.000. Saranno ammessi soltanto gli stabilimenti nazionali.

Comune di Cingoli (17 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti alla costruzione della strada comunale obbligatoria, che dalla pittura al Colle S. Valentino va al confine di Filottrano, detta di S. Faustino, (metri 7050). Importo L. 63,963 comprese L. 15,000 per la costruzione del ponte sul fosso Saltregua. Cauzione provvisoria L. 2,000. Cauzione definitiva L. 5,000. Deposito per spese L. 800.

R. Prefettura di Milano (19 dicembre, ore 11 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ingrossamento e sistemazione del tronco dell'argine sinistro del Po, compreso fra la Chiavica Guardalobbia e la rampa verso Golena a valle del Coazzo fra gli ettometri 104 e 122 (metri 1645,05) in Comune di Senna Lodigiano. Importo L. 42,376. Cauzione provvisoria L 20,00 Cauzione definitiva il decimo. Deposito per spese, L. 300. Lavori ultimati in 120 giorni.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte metallico sul fiume *Pescara* per conto della Provincia di Chieti.

Reclusorio Militare di Savona. — L'appalto per la fornitura di acciaio, piombo, stagno, zinco, ecc., fu aggiudicato al signor Francesco Pietro Dellepiane, domiciliato a Genova, per L. 24,367.67. (V. n. 44 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Genova. — L'appalto per la costruzione di un magazzino a due piani per ricoverare i materiali della Direzione territoriale d' Artiglieria, fu aggiudicato al signor Ferrari Michele, Genova, per L. 27,138.60.

Prefettura di Teramo. — L'appalto pei lavori di complemento del 3.o tronco, della strada Provinciale per Bisenti dopo il Ponte sul Fino e Bacucco, fu aggiudicato al signor Primo Giuseppe, Teramo, per la somma di L. 64,765.47. (V. n. 46 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare di Potenza. — L'appalto per il cambio di grosse armature e sistemazione della copertura di tetto nella Caserma San Luca in Potenza, fu aggiudicato al signor Berardi Raffaele, domicilato a Taranto, per la somma di L. 5,754 (trattativa privata).

Deputazione Provinciale di Bergamo. — L'appalto per la costruzione di un nuovo manicomio a sinistra della strada nazionale fra Borgo Palazzo e Daste, fu aggiudicato al signor ing. Nicolai, domiciliato a Milano, col ribasso del 7 per 0|0 su L. 1,040.000. (V. n. 34, 39 e 44 del *Monitore*).

Municipio di Montemarciano (Ancona). — L'appalto per la costruzione della nuova strada alla stazione ferroviaria, fu aggiudicato al signor Sturbini Antonio, domiciliato a Macerata per L. 33,481.26. (V. n. 40 e 42 del *Monitore*).

Municipio di Pesaro. — L'appalto per la costruzione della strada fra Badia e Sestino, fu aggiudicato al signor Giuseppe Balduni, per L. 111,914.43.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

13ª Decade — Dall' 1° al 10 novembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	Totale	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	112,649 60	2.355 72	8 695 21	109 871 02	2.411 20	235 933 75	606 00	359 41
1886	111 021 27	2.628 40	10 114 51	112.571 27	2.577 21	238.9.2 72	606 00	394 25
Differenze nel 1887	+ 1.628 33	— 272 68	+ 1.4 8 33	— 2.700 25	— 166.04	+ 2.928 97	»	+ 4 81
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE				
1887	080 298 06	21.213 79	183.091 78	1.397.957 01	23.772 08	2.706 212 82	606 00	4.465 75
1886	1.635.935 19	32.077 83	173.100 02	1.591.026 10	30 838 39	3.466 027 53	606 00	5 719 52
Differenze nel 1887	— 556.637 13	— 18.864 04	+ 9.991 76	— 193,069 09	— 7.066 21	— 759 781 71	»	— 1.2 [illegible] 77

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	Totale	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	3 527 27	68 91	349 62	682 50	30 33	4 658 63	64 00	72 79
1886	3.919 15	42 50	87 66	316 95	36 70	4.402 96	31 00	142 03
Differenze nel 1887	+ 391 88	+ 26 41	+ 261 96	+ 365 55	— 6 37	+ 255 67	+ 33 00	+ 69 24
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE				
1887	45 851 94	772 35	5 660 60	15.404 15	520 06	63.583 80	64 00	1.066 29
1886	49 991 73	530 50	1 340 25	3.223 70	588 10	49.308 08	31 00	1,732 61
Differenza nel 1887	— 1.737 91	+ 218 41	+ 4 918 39	+ 11.814 84	— 68 01	+ 14.275 72	+ 33 00	— 666 32

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

32ª Decade — Dal 11 al 20 novembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	1.090.631 93	53.118 86	358.550 62	1.413.644 18	34 676 40	2,950.622 01	3.980 00	741 36
1886	1 029.429 13	46.741 16	341.715 85	1.295.791 46	38.8 8 43	2.752.496 03	3.980 00	691 58
Differenze nel 1887	— 61.202 85	+ 6 377 70	+ 16.834 77	+ 117.852 72	— 4.142 03	+ 198.126 01	»	+ 49 78
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1887	33.395 777 21	1.552,137 91	10 106 575 21	40.115.732 92	1.255,564 28	86.426.087 59	3.980 00	21.715 10
1886	28 810.737 12	1.302,569 40	9.139.059 69	38 405.168 03	1.031.441 72	78.738.975 96	3 980 00	19.783 66
Differenze nel 1887	+ 4.585.010 12	+ 249.868 51	+ 967.515 52	+ 1.710 564 89	+ 71.122 56	+ 7.687.111 63	»	+ 1,931 44

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1887	98.746 80	2.317 15	6.313 00	32.321 45	1.265 20	140.996 60	805 00	175 15
1886	32.025 49	821 87	2.552 53	14.859 62	1.189 71	51.449 22	665 00	77 25
Differenze nel 1887	+ 66 721 31	+ 1.5.5 28	+ 3.760 47	+ 17.461 83	+ 75 49	+ 89.517 38	+ 139 00	+ 97 90
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO								
1887	1.449 776 72	36 359 15	158 025 37	1.065 017 43	44 712 19	2.754 920 86	750 01	3 673 18
1886	834.408 62	18.3 9 65	64.174 26	398.824 00	26,975 45	1.342.721 98	513 35	2.615 61
Differenze nel 1887	+ 615.368 10	+ 18 019 50	+ 93.851 11	+ 667.193 43	+ 17.766 74	+ 1.412,198 88	+ 236 66	+ 1.057 57

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	PRODOTTI DELLA DECADE 1887	PRODOTTI DELLA DECADE 1886	PRODOTTI DELLA DECADE *Differenze* nel 1887	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1887	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO 1886	PRODOTTI DAL 1° GENNAIO *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	3.193 70	2.436 00	+ 757 70	81,6.9 95	74.413 10	+ 7.206 85
Merci	712 45	670 40	+ 42 05	24.205 06	19.216 93	+ 4.988 10
Introiti diversi	130 60	119 20	+ 11 40	4.438 60	1 656 44	+ 2.782 16
TOTALI	4.036 75	3.225 60	+ 811 15	110,233 61	95 286 50	+ 14.977 11

ANNUNZI

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

Anno XX. Sabato, 10 Dicembre 1887 Num. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO

L'Ing. G. Lampugnani ha pubblicato nei fascicoli XIX e XXI della *Nuova Antologia* due importanti articoli, in cui illustra le discussioni dell'ultimo Congresso ferroviario internazionale, trattenendosi specialmente su alcuni argomenti di maggiore attualità e che, non essendo strettamente tecnici, possono interessare un pubblico più esteso.

Crediamo far cosa grata ai nostri lettori, riassumendo qui in breve il lavoro del chiaro ingegnere.

Il Congresso ferroviario internazionale, tenutosi in Milano nel settembre scorso, è una conseguenza di quello che ebbe luogo a Bruxelles nel 1885, come una conseguenza di quello di Milano sarà a sua volta il Congresso indettosi per Parigi nel 1889. Quantunque lo scopo originario dei promotori del primo Congresso non fosse che di raccogliere a convegno un'eletta di eminenti personalità ferroviarie, ora si è invece costituita una Commissione permanente, con sede a Bruxelles e composta dei rappresentanti di vari Stati con prevalenza di Belgi, allo scopo di organizzare una Sessione ogni biennio.

Dal regolamento del Congresso si rileva come a farne parte non possano essere chiamati che i soli Delegati dei Governi e delle Amministrazioni ferroviarie. La Commissione permanente prepara ad ogni Sessione il programma delle materie da discutersi, il quale viene in seguito diramato alle Amministrazioni ferroviarie perchè v'introducano quelle aggiunte e varianti che stimano opportune. In questo modo quello della Sessione di Milano riuscì diffusissimo e variato, tanto che dovette essere ripartito sotto a distinti titoli collettivi fra 5 diverse Sezioni. Ognuno dei 5 gruppi di materie fu suddiviso in quesiti e su ogni quesito un apposito incaricato dovette prima della discussione e per viemeglio facilitarla preparare una relazione.

I gruppi delle materie trattate furono i seguenti:

1. Armamento e Lavori (Quesiti dal I al VI)
2. Trazione e Materiale (id. » VII » XIII)
3. Esercizio (id. » XIV » XIX)
4. Questioni d'ord. gen. (id. » XX » XXV)
5. Questioni speciali intorno alle ferrovie secondarie (id. » XXVI » XXXII)

Economia di spazio non permettendoci di estenderci su ogni argomento in particolare, riferiremo solo quanto il Congresso medesimo ritenne degno della sua maggior attenzione e fece oggetto della più animata discussione.

Cominceremo pertanto dal tema toccato alla 5ª Sezione: quello intorno alle ferrovie secondarie.

Per bene intendere sotto quali punti di vista il Congresso trattò questa importante questione di attualità ferroviaria, è utile aver sott'occhio le due categorie in cui le ferrovie secondarie debbono essere distinte, e cioè: in quelle che servono di complemento ad una grande rete, ed in quelle indipendenti. È noto che le linee principali, le quali furono anche le prime ad essere costruite, non erano intese che a mettere in comunicazione diretta fra di loro i grandi centri; per cui le piccole località, anche se non trascurabili dal punto di vista commerciale, rimanevano fuori della nuova arteria di traffico. A questo inconveniente si dovette supplire con altre linee laterali e convergenti alla principale; le quali appunto per la loro limitata importanza rispetto a quest'ultima, vennero denominate *secondarie*. Queste nuove linee, però, favorite dai Governi, non si limitarono in processo di tempo al loro compito primitivo, a quello, cioè, di fare affluire alle arterie principali il commercio dei paesi isolati, ma tentarono altresì la concorrenza. Naturalmente le grandi linee si trovarono e si trovano tuttora inferiori nella lotta, svolgendosi questa in condizioni impari. I costruttori delle linee secondarie

hanno piena facoltà di chiamarle tramvie o ferrovie a seconda del loro tornaconto e per sfuggire così alle onerose mposte onde sono gravate le grandi linee, le quali vengono in tal modo osteggiate dallo stesso Governo.

Il Congresso riconobbe essere suo compito di propugnare gli interessi delle grandi Amministrazioni compromessi in una concorrenza rovinosa di fronte alle ferrovie secondarie; respinse quindi la proposta dei Rappresentanti di piccole Società, i quali sostenevano che le ferrovie secondarie dovevano essere parificate alle tramvie e votò che qualunque alleviamento di tasse fatto alle linee secondarie debba essere esteso corrispondentemente anche alla linea principale che presta egual servizio della secondaria.

Il Congresso discusse pure sulle misure da adottarsi dalle grandi Amministrazioni per mettersi in grado di resistere alla concorrenza delle piccole; e, quantunque riesca difficilissimo alle prime di fare il servizio locale coll'economia delle secondarie, fu riconosciuto come qualche vantaggio già si sia ottenuto colle disposizioni intese a limitare le spese d'Amministrazione, colla diminuzione del personale e delle materie di consumo. Alcuni Stati hanno adottato a quest'uopo la velocità ridotta per i treni locali, che vengono composti di un numero limitatissimo di carri, dai quali si esclude per di più il così detto *carro-scudo*. Sulle ferrovie Olandesi, Prussiane, Sassoni e Bavaresi poi il servizio delle fermate è affidato a persone estranee all'amministrazione che abitano in vicinanza alle fermate stesse; ed in Prussia queste persone sono altresì facoltizzate alla vendita dei biglietti contro deposito di una corrispondente cauzione. È noto il caso di una fermata in Baviera diretta da una ragazza di vent'anni, figlia di un oste. a quale spedisce più di 6000 vagoni all'anno forniti da uno stabilimento raccordato.

Le norme da seguirsi poi nella costruzione delle linee secondarie isolate debbono essere informate al concetto della massima economia. Necessiterà pertanto allontanare costantemente tutto ciò che non sia strettamente occorrente alla sicurezza del servizio. La più notevole economia può conseguirsi specialmente nell'impianto dei segnali, le spese inerenti ai quali sono sempre assai rilevanti; ed a sostituire i costosi segnali adottati per le linee principali fu unanimemente suggerito l'impiego del *bastone-pilota*.

Relativamente al materiale mobile per il servizio in discorso venne difeso e proposto il tipo delle vetture intercomunicanti. Per le tramvia propriamente dette fu ammesso poter bastare una sola classe dove le percorrenze sono di una estensione limitata; mentre per le ferrovie vicinali si riconobbe la necessità di almeno due classi. Per quelle linee che hanno grande movimento di viaggiatori si è opinato essere vantaggioso l'impiego delle vetture a carrello e negli altri casi sembrò preferibile il tipo di vetture ordinario.

La questione dei binarii privati raccordati venne trattata con quella diffusione che l'importanza di essa richiedeva.

È superfluo il dire il parere generale essere stato che più essi sono sviluppati, e più il traffico delle linee secondarie potrà aumentare; essendo appunto questo lo scopo a cui le medesime sono destinate, quello cioè di soddisfare a tutte le esigenze locali. Non così uniformi furono le opinioni intorno alla questione del trasbordo nelle stazioni comuni alle ferrovie secondarie ed alle principali. Vennero minutamente studiati i varî sistemi, quello della differenza di livello fra la via normale e la ridotta, del livello a differenza minima, del piano caricatore fra i due binarî ed infine delle casse mobili e dei vagoni *trucks*. Numerose furono le obbiezioni che tali sistemi incontrarono per parte dei Congressisti; e d'altra parte, disparate essendo pure le esigenze delle varie Amministrazioni, non si è potuto venire ad una soluzione soddisfacente a tutti i bisogni. Sarà certo compito della prossima Sessione di riprendere in esame la questione e di condurla a buon termine colla scorta delle nuove esperienze che nel frattempo si saranno eseguite.

La seconda Sezione, la quale si occupò delle questioni relative alla trazione ed al materiale si trovò di fronte al difficile quesito dei macchinisti e per la importanza che questa categoria di Agenti hanno per le Amministrazioni ferroviarie, esso fu reso oggetto della più accurata disamina. Si trattava prima di tutto di combattere l'opinione intrattenuta dal pubblico che i macchinisti siano condannati ad un lavoro inumano, superiore sotto ogni riguardo alle loro forze. Non è a dire quanto tale opinione sia esagerata. Infatti, esaminando i dati esposti dai congressisti, si rileva che in Europa ogni macchinista in media non lavora effettivamente sui treni che 23 giorni al mese, mentre negli altri giorni presta servizio di riserva o gode di riposo assoluto. Per mettere insomma cotale esposizione in maggior evidenza, riducendo la misura del lavoro in ore, avremo che su 720 ore, di cui si compone un mese, il macchinista dei treni ne passa 140 sulla macchina, 160 in riserva, presenza al deposito ecc., e 420 in riposo. Pel macchinista dei treni merci le ore di riposo sono 360; 200 quelle di effettivo servizio e 160 quelle per le manovre, riserve, ecc.

Il servizio di questa categoria di agenti non è adunque così gravoso, come a tutta prima potrebbe sembrare, giacchè il pubblico che li vede alla sfuggita alla partenza ed all'arrivo di un treno, grondanti di sudore in estate ed esposti alle intemperie in inverno, giudica la cosa così di prima impressione e non va troppo ad indagare la ragione ultima delle cose.

Gioverà in proposito riportare testualmente le seguenti giustissime osservazioni dell'ing. Lampugnani:

« Ammettendo pure che le condizioni del macchinista fossero più penose di quelle di tutto l'altro personale, egli non potrebbe ancora lagnarsi perchè, di tutto il personale della sua categoria, egli è senza confronto alcuno il meglio retribuito. Un macchinista, quando ha raggiunto una certa anzianità e presta servizio ai treni diretti, viene a percepire fra stipendio, indennità e premî perfino 400 lire al mese, vale a dire il doppio di un pretore e quanto un giudice di tribunale. Riconosciamo pei primi che parte di quella somma deve servire a far fronte alle maggiori spese che gli incombono per le frequenti pernottazioni fuori della sua residenza e che sono anche mutate perchè di tutto il basso personale, esso è certo il più intelligente e quello su cui incombe la maggior responsabilità; ma è indubitato d'altra parte che tali larghe competenze gli permettono di vivere con una certa agiatezza e di sopportare meglio i disagi della sua vita. »

Senza entrare nella difficile questione del miglior uso

delle locomotive, lasciata insoluta per ora dallo stesso Congresso, tocchiamo per ultimo dell'interessante argomento dell'impiego delle donne svolto con larghezza di criteri e di vedute dalla 4ª Sezione.

Già da molti anni ed in quasi tutte le ferrovie le donne trovano impiego nel basso personale specialmente in sostituzione dei loro mariti, guardiani lungo la linea. Basterà dire che la Compagnia francese dell'Est ne ha 2000 ed altrettante ciascuna delle Società italiane del Mediterraneo e dell'Adriatico con una paga media che varia fra le 15 e le 20 lire mensili.

Alle ferrovie francesi spetta però l'onore di aver aperto alle donne gli impieghi di ordine superiore, tanto presso i servizi centrali che nelle stazioni. I risultati dimostrarono che sotto ogni rapporto, sia morale, sia economico, questo sistema riesce eccellente tanto più che esso offre alle Amministrazioni ferroviarie un mezzo dignitoso di venire in aiuto ai proprî agenti o di soccorrerne le vedove e gli orfani.

Nella fine del 1884, presso la Compagnia francese dell'Est le donne in servizio nei vari uffici erano così distribuite: N. 116 in qualità di ricevitrici titolari nelle stazioni con la paga media di L. 850 e colla massima di 4000, senza tener conto delle indennità di cassa e delle gratificazioni; quelle addette alla contabilità generale dei titoli erano in numero di 49 e formarono uffici indipendenti diretti pure da donne, la cui paga media era di 1250 e che poteva raggiungere il massimo di L. 3500.

Le ferrovie di circonvallazione di Parigi e la Compagnia des Doubes et du Sud-Est in Francia hanno pure fatta amplissima parte all'impiego delle donne, tanto che presso quest'ultima Compagnia esse disimpegnano con successo le mansioni di Capo stazione. La contabilità poi è affidata per intiero a giovani donne al disotto di 20 anni.

Da ciò risulta con evidenza come il sesso gentile sia perfettamente adatto a coprire anche gli impieghi che escono dalla categoria di quelli del basso personale. Per certo diede segno di poca cavalleria, se non di altro, quel relatore del Congresso il quale espresse il parere che le attitudini del bel sesso non gli permettano l'esercizio di altre funzioni all'infuori di quelle di guarda-cessi e di guardiane lungo la linea.

All'incontro tutte le Sezioni che anche, indirettamente ebbero ad occuparsi del lavoro delle donne, si dichiararono favorevoli al medesimo; ed anche le nostre Società italiane, penetrate della importanza di tale questione, stanno studiando di darle una applicazione pratica rispondente sia alle esigenze della loro amministrazione, sia allo scopo benefico più sopra accennato.

CRONACA PARLAMENTARE DELLE FERROVIE

Camera dei Deputati. — Nella seduta del 3 corr. l'on. De Maria osservò di avere presentata da diversi giorni, insieme cogli on. Favale e Badini, al Ministro dei LL. PP. una interrogazione circa « *al regolamento per gli impiegati ferroviarî, nelle forme e colle garanzie portate dalla legge sulle convenzioni per l'esercizio delle ferrovie* » e domandò quando il ministro sarebbe disposto a risponderví. Il senatore Saracco, Ministro dei Lavori pubblici, dichiarò di rispondere fra quindici giorni. E l'on. Maffi fece identica domanda per una sua interpellanza, presentata da quattro giorni intorno « *alla legale applicazione dei regolamenti e degli organici del personale ferroviario avendo la questione formato oggetto di pratiche d'ufficio rimaste insolute.* » Il ministro Saracco pregò l'on. Maffi di voler rimandare lo svolgimento della sua interpellanza allo stesso giorno in cui sarà svolta l'interrogazione dell'on. De Maria.

— Nella seduta del 5 corrente l'on. Armirotti svolse la seguente interpellanza:

« I sottoscritti chiedono di interpellare l'onorevole Ministro dei Lavori pubblici sulla mancanza di vagoni e sul servizio ferroviario nel porto di Genova.

« Armirotti — Randaccio — Gagliardo. »

L'oratore rilevò l'importanza assoluta di provvedere al commercio del porto di Genova, onde favorirne lo sfogo; altrimenti si avranno da deplorare, e presto, guai non lievi. Notò come, mentre da una parte si lamenta la mancanza di veicoli, dall'altra si ha a S. Pier d'Arena un numero straordinario di vagoni carichi, e per la consegna delle merci si aspettano spesso trenta e più giorni.

Se questo ristagno è dovuto a insufficienza di locali e di linee di cambio, perchè non si provvede? Perchè non provvede cui spetta?

L'oratore notò come una delle principali ragioni di questo deplorevole ristagno delle operazioni sia la pessima distribuzione dei vagoni sulle diverse linee e per i diversi servizi. Si accumula su alcune banchine del porto, se ne ha mancanza sopra altre.

Oltre il servizio del porto, trovò censurabile anche quello della dogana.

La stazione di Genova poi, secondo l'oratore, è assolutamente insufficiente.

Saracco (ministro dei lavori pubblici), ammise l'enorme incaglio di merci negli scali di Genova e S. Pier d'Arena ed ancora a bordo dei bastimenti ancorati in quei porti, nonchè l'ingombro di migliaia di carri ferroviari sulle linee che mettono capo a Genova; ma escluse che se ne possa dar colpa al Governo, che non è l'esercente delle strade ferrate.

Nè ad altri può farsene colpa dipendendo lo stato di cose, che si lamenta, da cagioni straordinarie, quali: un'eccezionale importazione di mercanzie, in previsione dell'aumento dei dazi; l'introduzione di cotone, che si verifica in questo periodo dell'anno; il numero assai grande di emigranti con molte suppellettili; la costruzione del porto di Genova, che produce notevoli ingombri; le bufere e le pioggie torrenziali dei passati giorni; il ritardo nel ritiro delle merci, da parte dei commercianti, per difetto di magazzini che bastino alle straordinarie provviste.

Ad ogni modo il Governo e la Società hanno procurato di menomare gl'inconvenienti, ponendo a disposizione del commercio le nuove tettoie, operando lo smistamento di molte merci nella stazione di Ronco, l'attivazione di treni straordinarii e di depositi di vagoni scarichi nelle stazioni intermedie.

Quanto alla mancanza del materiale mobile, disse che si è fatto il possibile per provvedere ordinando la costru-

zione di 3,000 carri per la sola Mediterranea; e intanto il Governo non mancò di autorizzare la Società a noleggiare all'estero quanti carri si trovavano disponibili.

Concluse assicurando l'on. Armirotti che il Governo terrà conto delle sue osservazioni, e studierà se qualche altro provvedimento possa ancora adottarsi; e fra questi accenna alla necessità di costruire prontamente la stazione di Piazza Principe, di sistemare definitivamente i lavori del porto, e di completare presto la succursale dei Giovi. (*Approvazioni*).

Armirotti disse di credere che il governo abbia diritto di imporre alle Società il rispetto dei patti stabiliti nelle Convenzioni. In ogni modo si dichiarerà soddisfatto, se il ministro prometterà di esigere dalle Compagnie esercenti l'impiego di più adatto personale e di riparare agli inconvenienti ai quali si può provvedere immediatamente.

Saracco (ministro dei lavori pubblici), rispose che il governo non mancherà di fare tutto il possibile per soddisfare i reclami e provvedere a tutti gl'inconvenienti. Il personale non è insufficiente; quanto all'incapacità asserita dall'onorevole Armirotti, procederà ad un'inchiesta, e, in caso, non mancherà di fare il debito suo.

Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo

Assemblea Generale del 20 Novembre 1887

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

(Continuazione, vedi N. 49).

Materiale ruotabile. — Già nella relazione dello scorso anno avevamo notato la insufficiente dotazione di materiale ruotabile e la necessità di supplirvi col noleggio di carri esteri.

Nel secondo esercizio questa piaga si andò allargando e si fece maggiormente dolorosa, compromettendo spesso la regolarità del servizio con danno nostro e del commercio; giacchè il sistema del noleggio non sana il male, ma ne è un semplice palliativo.

E poichè il pubblico, che solo colla Società esercente trovasi in immediato contatto, a quella suol dare la colpa e la responsabilità degli inconvenienti che derivano da così fatta insufficienza, crediamo opportuno di esporre qui alcuni dati e fornire schiarimenti che valgano a mettere la questione nella sua vera luce.

Il materiale ruotabile era, fin dall'origine, insufficiente ai bisogni del traffico. Infatti, all'inizio del nostro contratto, abbiamo trovato che vi erano sulla rete già dell'Alta Italia all'incirca 1200 carri noleggiati dalla Ditta Cirio e 28 locomotive noleggiate dalla Paris-Lyon Méditerranée, e noi, anche prima di prendere effettivamente possesso della Rete Mediterranea, nel giugno 1885, avevamo chiesta al Governo, ed ottenuta, l'autorizzazione di continuare quei noli ed inoltre di acquistare d'urgenza venti locomotive.

Codesta insufficienza non era del resto sfuggita al potere legislativo, che all'articolo 2 della legge 27 aprile 1885, colla quale si approvarono le Convenzioni, volle fosse stanziata una somma di 15 milioni per acquisto di nuovo materiale durante il primo biennio di esercizio.

Ma l'incremento del traffico si verificò ben presto in tale misura, che per farvi fronte i carri noleggiati ascesero a cifre rilevantissime, come appare dallo specchio seguente:

ANNO	MESE	NUMERO dei Carri noleggiati
1885	Novembre	In media 1350
»	Dicembre	
1886	Ottobre	In media 1980
»	Novembre	
»	Dicembre	
1887	Aprile	In media 2275
»	Maggio	
»	Giugno	

E se vogliamo valutare con precisione l'accennato aumento del traffico, meglio che col numero dei carri presi a nolo, possiamo farlo col confronto dei prodotti, ora che possediamo i conti di due anni di esercizio.

Come già abbiamo veduto, i prodotti ripartibili del secondo anno (L. 112,900,745.33) presentano un'eccedenza di L. 6,849,463.68 su quelli dell'esercizio precedente (lire 106,051,281.65). I trasporti a rimborso di spesa poi (lire 2,625,208.90 nell'86-87 contro L. 2,076,586.67 nell'85-86) danno anch'essi un aumento di L. 548,621.23. Ma queste ultime cifre non sono omogene con le prime, poichè mentre quelle rappresentano il prodotto risultante dall'applicazione della tariffa alle quantità dei trasporti eseguiti, le altre rappresentano solo la spesa del trasporto; per renderle dunque omogenee ed addizionabili con quelle, è necessario di moltiplicare la cifra di 548,621.23 pel rapporto $\frac{1}{0.625}$: si avrà allora $\frac{548,621.23}{0,625} = 877,781$, onde l'aumento totale del secondo anno sul primo, nei riguardi del bisogno di materiale rotabile, riuscirà di $6,849,463.68 + 877,781 = 7,727,244.68$, il che corrisponde ad un aumento di oltre il 7 % in cifra tonda.

Non è possibile di fare direttamente il computo dell'aumento di traffico che si è verificato sulla nostra rete nel primo anno di esercizio in confronto dell'anteriore periodo corrispondente, giacchè per il diverso modo di essere della rete le contabilità delle varie linee che la compongono erano tenute in tutt'altra guisa.

Ma siccome non ci siamo accorti di nessun salto, di nessuna anormalità nell'andamento progressivo del traffico delle strade ferrate della Mediterranea, crediamo di star molto al disotto del vero, asserendo che quell'aumento fu almeno del 5 %, e così di quasi 5 milioni in cifra rotonda; e ne concludiamo che il tale aumento di movimento e traffico che si è verificato dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1887 è rappresentato dalla cifra di almeno L. 12,727,000.

Ora, secondo la proporzione generalmente accettata, a codesto aumento di prodotto avrebbe dovuto corrispondere un aumento di materiale ruotabile pel valore di 18 milioni di lire. Nella quale cifra il bisogno di carri è rappresentato almeno dal numero di 2000, ed a questo aggiungendo i 1350 che mancavano fin dai primi mesi del nostro esercizio, ne risulta che per colmare il bisogno creato dal traffico aumentato nel primo biennio, si avrebbe dovuto avere in servizio al giugno 1887 approssimativamente 3350 carri nuovi.

Invece ben diversamente corsero le cose.

Le somme, che furono messe a questo scopo a nostra disposizione durante i primi due anni dell'esercizio sociale, ascendono a L. 16,900,000, e così ad una somma insufficiente a coprire i bisogni dell'aumentato traffico e che lascia ancora insoluto il debito originario di materiale ruotabile, debito che si trova per conseguenza accresciuto.

Questa somma di L. 16,900,000 ci fu consentita in tre riprese. Di un primo stanziamento di L. 7,600,000 prelevato sui 15 milioni contemplati nel già citato articolo 27

della legge 27 aprile 1885 ci fu data partecipazione dal Ministero con nota 30 luglio 1885.

Con nota 6 febbraio 1886 noi insistevamo presso l'Ispettorato generale per avere il materiale mobile di dotazione delle linee complementari aperte all'esercizio, e l'Ispettorato vi aderì con nota 14 marzo successivo, mettendo a nostra disposizione la somma di L. 7,500,000. Finalmente con nota 7 novembre 1886 l'Ispettorato generale ci apriva un altro credito di L. 1,800,000. Il fondo complessivo di L. 16,900,000 fu ripartito (all'infuori della somma di lire 600,000 destinata alla costruzione del treno reale e di lire 250,000 spese per miglioramenti del materiale in esercizio) in acquisto di locomotive, carrozze e carri. Restringendo per ora le nostre osservazioni ai soli carri da merce, aggiungiamo che quelli acquistati nelle tre riprese furono rispettivamente di 397 816 e 340; in complesso 1553, dei quali solo 120 furono commessi all'estero, e tutti i rimanenti furono dati a costruire all'industria nazionale. A questi aggiungendo i 223 carri già ordinati dalle precedenti Amministrazioni, e che erano ancora da riceversi al 1° luglio 1885, si ha un totale di 1776.

Dalle cifre suesposte appare come col primo stanziamento avuto, ben pochi carri si siano ordinati, avendo dovuto far fronte ad altre deficienze non meno gravi, quelle di locomotive e carrozze. Col secondo stanziamento il numero dei carri ordinati è stato oltre il doppio del primo; e finalmente, il terzo stanziamento fu, dedotta la somma di 600,000 lire destinata, come dicemmo, al treno reale, totalmente erogato in acquisto di carri.

Ma se questa crescente proporzione nel numero dei carri significa che era sempre maggiormente sentita la deficienza di questa specie di materiale, ciò non toglie che le ordinazioni siano però costantemente rimaste molto al disotto dei reali bisogni.

Occorre appena far notare come le date degli stanziamenti sono bene diverse dalle date d'entrata in servizio dei carri, e tenuto conto dei maggiori prezzi pagati all'industria nazionale e del maggior tempo concesso alla stessa per cominciare le consegne e compiere le assunte forniture siamo giunti a questo risultato, che mentre il bisogno dei carri al 30 Giugno 1887 era di 3350, a quella data il numero dei carri entrati in servizio dal 1° luglio 1885 non era stato che di 1016. Si verificava quindi uno scoperto di oltre 2300 carri.

Questo stato di cose che ora vi esponiamo noi possiamo asserire di averlo esattamente preveduto. Di ciò fanno fede le continue sollecitazioni rivolte al Governo per vedere aumentato il nostro materiale.

Ammaestrati appunto dall'esperienza che i provvedimenti reclamati dal Governo giungevano sempre insufficienti e tardivi, alla data 26 ottobre 1886, ci siamo fatti, con larga motivazione, a chiedere la sollecita provvista di 3400 carri in una volta sola.

Le grida del commercio in quel turno di tempo erano così vive che immediatamente l'Ispettorato Generale mise, con nota 7 novembre successivo, a nostra disposizione la somma di L. 1,800,000, l'ultimo degli stanziamenti surricordati, che, come abbiamo detto, fu subito per due terzi erogata nell'acquisto di 340 carri da merce. Tosto dopo, con lettera 22 novembre, abbiamo insistito presso il Governo per avere il resto della fornitura richiesta, e tanto era da noi sentito il bisogno di uscire una buona volta da queste ristrettezze, che non esitammo perfino ad offrire l'anticipazione della somma occorrente, valutata in 11 milioni: facevamo in pari tempo le più vive sollecitazioni onde avere il nuovo materiale per la primavera del 1887, alla quale epoca prevedevamo un grande aumento di trasporti, come difatti si verificò.

Tale proposta fu accolta a Roma, ed il 7 dicembre scorso anno si compilava a Torino uno schema di contratto fra la nostra Società ed un funzionario governativo all'uopo delegato; schema di convenzione che veniva immediatamente rassegnato al Ministero facendolo seguire, nel mese stesso, dagli elaborati per una prima gara internazionale di 1000 carri.

Ma mentre il vostro Consiglio d'Amministrazione nella seduta del giorno 17 dicembre dava la sua approvazione alla suddetta convenzione, il Governo, per quante sollecitazioni gli siano state fatte, mai non rispose categoricamente, pur sempre proseguendo la pratica col richiederci gli elaborati di gara degli altri 2000 carri, e coll'ordinarci l'apertura della gara pei primi 1000 che fu infatti da noi indetta ed ebbe luogo il 28 febbraio u. s.

Se nonchè vedendo che nessun provvedimento in ordine alla questione finanziaria veniva preso, e siccome bisognava pur sapere come e da chi sarebbero stati pagati quei 3000 carri, si insistette per conoscere i motivi della ritardata approvazione della convenzione 7 dicembre 1886 e ci fu solo nel marzo 1887 telegrafato che il motivo della sospensione derivava da ciò che il Governo intendeva fosse ridotta la misura dell'interesse dell'anticipazione, sicchè, se il Consiglio avesse approvato il tasso portato dall'articolo 33 del Contratto di esercizio, invece che quello portato dall'art. 23 lo schema poteva intendersi come approvato.

Quantunque allo stato delle cose la domanda non ci paresse punto fondata, pure per venire ad una conclusione, il Consiglio nella seduta del 25 marzo 1887 accettava il nuovo patto. Da quella data la fornitura dei 3000 carri fu assicurata, e nel successivo mese di maggio poterono aver luogo le gare e le ordinazioni del secondo e terzo migliaio. Ma per il tempo trascorso tra la prima domanda e la definitiva approvazione, quel materiale non ci fu di alcun utile nella primavera del 1887, come ben poco sollievo ci dà anche nel presente autunno, e solo ci gioverà nella primavera del 1888.

Appare da tutto quanto siamo venuti esponendo che, mentre i bisogni del traffico furono sempre da noi segnalati a tempo ed anche riconosciuti dal Governo, sgraziatamente i provvedimenti furono insufficienti nei primordi e tardivi sempre.

A queste insufficienze ed a questi ritardi si è dovuto rimediare col solo espediente possibile, quello del noleggio.

Quantunque in misura alquanto meno accentuata, tuttavia anche la deficienza di locomotive e di carrozze non ha mancato nei primi due anni di esercizio di angustiare il servizio.

Giova ricordare in proposito che al 1° luglio 1885 si avevano 28 locomotive noleggiate da altre Amministrazioni (che furono restituite nel semestre) e 40 in corso di consegna per contratti conclusi dalle precedenti Amministrazioni: alla stessa epoca si avevano pure in corso di consegna N. 163 carrozze.

Per le necessità del servizio questo aumento di materiale era assolutamente inadeguato, tanto che in circostanze di eccezionale movimento si dovette, anche per le vetture, ricorrere ai noli. Si provvide poi durante il biennio, coi fondi avuti dai suddetti stanziamenti sul bilancio dello Stato, alla commissione di 118 locomotive e 233 carrozze.

Ma nonostante le disposizioni prese, anche sforzando il servizio ed aumentando notevolmente le percorrenze, le difficoltà prodotte dall'accennata deficienza si imponevano sempre più, specialmente riguardo alle locomotive, il cui aumento era reso anche più necessario dopo la proposta fatta nell'ottobre 1886 per la fornitura dei carri, alla cui trazione conveniva pure di pensare.

Fu quindi nel giugno 1887 presentato un programma al Governo per l'acquisto di 110 locomotive e 500 carrozze, programma in massima accolto dal Ministero, il quale ci invitò a rassegnare gli elaborati di gara.

Ma per l'epoca alla quale la domanda fu fatta e per il tempo richiesto dalle pratiche di approvazione, nessuna influenza poteva avere la richiesta nostra sull'esercizio 1886 87, e perciò su di essa non crediamo di doverci soffermare in questa relazione.

(Continua).

Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia

ASSEMBLEA GENERALE DEL 22 NOVEMBRE 1887

(Continuazione, vedi N. 49).

3. — Esercizio della Rete.

a) Prodotti.

Nella gestione precedente lo sviluppo della Rete, tenuto conto del tempo in cui furono attivati all' esercizio la galleria di Marianopoli e il tronco Siracusa-Noto, ascendeva in media:

Per la rete principale a . . Chilom. 605
Per la linea complementare » 8

E complessivamente . Chilom. 613

Nella gestione di cui vi rendiamo conto i sopradetti tratti di linea essendo stati esercitati per tutto l' anno, risulta il loro effettivo sviluppo:

Per la rete principale . . . Chilom. 606
Per le linee complementari . » 31

Ed a tale sviluppo aggiungendo il tronco da Termini a Cefalù, di chilom. 31, aperto nell'aprile ultimo scorso e però equivalente ad una media annuale di chilom. 6, compreso il tratto di chilom. 7 da Termini al Bivio di Fiumetorto, comune colla vecchia rete, abbiamo che in complessivo lo sviluppo medio della Rete per l'esercizio 1886-87 risulta:

Per la rete principale . . . Chilom. 606
Per le linee complementari . » 37

E complessivamente . Chilom. 643

Il prodotto ottenuto dal 1° luglio 1886 al 30 giugno 1887, ammonta:

		Per chilom.
Per la rete principale a	L. 7,694,831.17	pari a L. 12,697.74
Per le linee complem. a	» 141,668.37	» » 3,828.87
E complessivamente	L. 7,836,499.54	pari a L. 12,186.40

I prodotti sopraesposti, messi in confronto con quelli dell'esercizio precedente, ci danno un aumento abbastanza soddisfacente, cioè per la sola Rete principale di Lire 235,184.02, corrispondente a L. 388.69 per chilometro; e per l' intiera rete di L. 343,168.80, corrispondente a L. 533.70 per chilometro; aumento che giustifica pienamente le previsioni da noi accennate nella relazione dell'esercizio 1885-86.

Solo il tratto di linea Siracusa-Noto trovasi difatti in lieve diminuzione, e ciò è da attribuirsi alla crisi finanziaria che nella scorsa primavera ha travagliato la provincia di Siracusa, ragione per cui il movimento viaggiatori, che costituisce quasi l' intero traffico di quella linea, ha subito una riduzione.

Pel maggiore sviluppo del traffico delle merci, devesi fare assegnamento sull'apertura della stazione definitiva di Noto e sulla costruzione del binario della stazione di Siracusa al Porto, senza tener conto dei maggiori vantaggi che si possono ottenere dal prolungamento di questa importante linea verso l'interno.

Il numero dei viaggiatori trasportati dal 1.o luglio 1886 al 30 giugno del corrente anno nella intera Rete fu di . . . . N. 1,984,133
e nell'esercizio antecedente . . . . . » 1,804,398

si ebbe quindi una differenza in più di . N. 179,735
pari al 9.96 per cento.

Il prodotto ottenuto nel periodo suddetto L. 3,546,379.45
e nell'esercizio precedente . . . . . » 3,260,509.93

con una differenza in più di . . . . L. 285,869.52
equivalente all' 8.77 per cento.

Tale aumento, oltrechè all'apertura del tronco Termini-Cefalù e al tronco Siracusa-Noto, esercitato per l' intero anno, è da attribuirsi ad un maggior movimento verificatosi su tutta la rete, attese le migliori condizioni sanitarie dell'isola rispetto all'anno antecedente.

Il prodotto medio per ciascun viaggiatore fu di L. 1.79
e nel precedente esercizio di . . . . » 1.80

perciò una diminuzione di . . . . L. 0.01

da attribuirsi alle maggiori facilitazioni accordate, mercè la istituzione di nuovi biglietti d' andata e ritorno allo scopo di promuovere e sviluppare sempre più il traffico.

La percorrenza chilometrica dei viaggiatori nell'esercizio attuale fu di chilom. 101,060,099, con una media per viaggiatore di chilom. 50,93.

Tanto il prodotto, quanto il numero dei viaggiatori ordinarî ed a prezzo ridotto è aumentato per tutte le classi; e solo una lieve diminuzione si è verificata nei viaggiatori per conto dello Stato.

È del pari aumentato il prezzo medio di ogni viaggiatore per le prime tre classi ordinarie e per quelle in conto dello Stato; essendosi verificato nell'esercizio attuale per tali classi un maggior numero di viaggi di lungo percorso, mentre si constata una diminuzione per le classi a prezzo ridotto, perchè nell'esercizio stesso si sono istituiti, per promuovere e avvantaggiare il traffico, parecchi biglietti a tariffa ridotta, specialmente di andata e ritorno.

La categoria bagagli e cani dal 1.o luglio 1886 al 30 giugno 1887 diede un prodotto di . . . L. 75,574.77
dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1886 di » 71,828.40

con una differenza in più di . . L. 3,746.37

attribuitile all'aumento del numero dei viaggiatori trasportati nell'attuale esercizio.

I trasporti a G. V. diedero nel nostro secondo anno di esercizio un prodotto di . . . . . . L. 349,561.04
mentre nell'esercizio preced. tale prodotto fu di » 338,576.01

E perciò si ebbe un aumento di . L. 10,985.03
corrispondente al 3.24 0|0.

Quasi tutte le categorie di trasporti appartenenti alla gran velocità si trovano in aumento secondo il maggiore sviluppo di traffico da noi presagito fin dallo scorso esercizio e fanno eccezione i trasporti dei bozzoli, dei veicoli e feretri, delle cui lievi diminuzioni non vale la pena di occuparci, ed i trasporti per conto dello Stato, pei quali si ebbe un minor traffico.

Il prodotto totale della P. Velocità accelerata ammontò a . . . . L. 275,033.70
e quello dell'esercizio precedente a . . » 217,298.72

con una differenza in più di . . L. 57,734.98

equivalente al 26.57 0|0, che proviene dall' aumento dei trasporti di derrate alimentari, in ispecie degli agrumi. Per un più largo avviamento di questa merce verso gli sbocchi di Messina e Palermo, si è ottenuto un maggior traffico di essa sulla nostra rete ed aumento di percorrenza.

I trasporti a Piccola Velocità nell'anno 1886-87 ascesero a . . . . L. 3,559,743.89
nel precedente anno ammontarono a . » 3,572,597.52

con una differenza in meno di . L. 12,853.63
cioè del 0.36 per cento.

Le merci trasportate ascesero a . Quint. 7,502,665.—
e nell'anno precedente a . . . . » 7,394,497.—

E perciò una differenza in più di Quint. 108,168.—

equivalente all' 1.46 per cento.

La diminuzione rilevatasi sui trasporti zolfi, cereali, legumi e farine, carbone vegetale, derrate alimentari, minerali e materie per concia, è attribuibile alla crisi commerciale manifestatasi nell'isola nel secondo semestre dell'esercizio di cui vi rendiamo conto. In effetti tale diminuzione si verifica nel solo detto semestre, mentre nel primo si ebbe quasi per tutti un discreto aumento.

Però ci conforta il fatto che altri trasporti, malgrado la crisi, abbiano avuto rilevante sviluppo. E difatti notisi che di fronte alla diminuzione di quintali 332,938 nei trasporti dei generi sopracitati, abbiamo conseguito un aumento di quintali 441,101, dovuto al trasporto degli agrumi, carbon fossile, concime, legname, pietre e calce, prodotti vegetali, sommacco e vino.

Egli è vero che nel solo zolfo si è verificata una diminuzione di quintali 188,950; ma è consolante che nella sola categoria delle pietre e calce si è verificato un aumento di quintali 172,291; il quale fatto ci induce a sperare che, anche quando diminuisca ancora di più il trasporto degli zolfi, altre categorie di trasporto ravvivando il traffico ci compenseranno di quelle diminuzioni.

La percorrenza media di ogni tonnellata di merce trasportata a tariffa ordinaria a P. V. fu:

nel 1886-87 . . . . Chilom. 60.81
nel 1885-86 . . . . » 57.98
con una differenza in più di Chilom. 2.83

corrispondente al 4.88 per cento.

Nei trasporti per conto dello Stato tale percorrenza fu di . . . . Chilom. 126.82
e nell'esercizio precedente di . . . . » 130.71
con una differenza in meno di Chilom. 3.89

equivalente al 2.98 per cento.

Il prezzo medio di ciascuna tonnellata-chilometro a tariffa ordinaria fu:

nel 1886-87 di . . . . L. 0 0778
nel 1885-86 di . . . . » 0.0883
con una differenza in meno di . L. 0.0105

cioè coll'11.89 per cento, prodotto principalmente dalla diminuzione del trasporto zolfi, e dall'aumento di quello delle pietre e calce, le cui tariffe differiscono sensibilmente.

Pei trasporti in conto dello Stato i prezzi medî furono
pel 1886-87 di . . . . L. 0.0720
e pel 1885-86 di . . . . » 0.0799
con una differenza in meno di . L. 0.0079

pari al 9.89 per cento.

Gl'introiti diversi e tasse accessorie, che furono considerate unitamente ai dati già esposti per cadauna categoria di trasporto, dal 1 o luglio 1886 al 30 giugno 1887, ammontarono a . . . . L. 78,257.71
e dal 1.o luglio 1885 al 30 giugno 1886 a » 73,795.71
con un aumento perciò di . . . . . . L. 4.462.—

Come risulta dal quadro seguente, quasi tutte le categorie contribuirono al risultato di cui sopra, risultato che è da attribuirsi ai diritti di provvigione ed incassi su di un maggiore importo di assegno verificatosi nell'attuale esercizio.

Categorie di trasporto	Introiti diversi avuti nel		Differenza	
	1886-87	1885-86	In più	in meno
Viaggiatori	889.35	109.58	779.77	»
Bagagli e cani	1,083.70	1,197.95	»	114.25
Trasporti				
a Grande velocità . . .	11,993.79	11,593,74	400.05	»
a Piccola velocità accel. .	4,269.55	2,384.82	1,884.73	»
a Piccola velocità . . .	60,021.32	58,509.62	1,511.70	»
Totali . .	78,257.71	73,795.71	4,576.25	114.25

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Siamo informati che con recente decreto Ministeriale la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 774,724 per la costruzione della settima tratta della linea di Circonvallazione di Milano fra le progressive 9,425 e 10,282.75, della quale formano parte i lavori da eseguirsi per il rialzo e l'allargamento a due binarî della Milano-Vigevano fra le stazioni di Pª Sempione e Pª Ticinese.

In base pertanto a detta autorizzazione, la Società predetta ha indette le seguenti gare:

1. Appalto delle opere murarie e movimenti di terra sulla tratta compresa fra l'allacciamento colla linea Milano-Vigevano e la stazione di Smistamento per un importo di L. 610,000.

Le offerte dovranno essere presentate per le 10 ant. del 30 corrente.

2. Appalto delle opere metalliche ed accessorî per due cavalcavia al Corso Vercelli, per uno alla strada di Lorenteggio e pei ponti sulla Roggia Molinara e sul fiume Olona; smontatura delle impalcature di via Rasori e del fiume Olona, per modificazioni all'impalcatura sulla Roggia Molinara. L'importo di questi lavori somma a L. 82,000, e le schede d'offerta dovranno essere presentate per le ore 10 ant. del 27 corrente.

><

La Commissione per le comunicazioni ferroviarie intorno alla Capitale si radunerà nuovamente lunedì 12 corr. Il comm. Massa parte stassera alla volta di Roma per assistervi.

><

Allo scopo di stabilire il riparto delle spese necessarie per i Collegî arbitrali, istituiti a forma della legge 27 aprile 1885 n. 3048 fra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, venne stabilito di far esaminare la questione da una Commissione composta di rappresentanti delle parti interessate.

La Commissione medesima si riunirà per la prima volta lunedì 12 del corrente mese. Di essa fanno parte: per il R. Ispettorato generale, il sig. comm. F. Scarlata R. Ispettore superiore, ed il cav. ing. L. Spreafico R. Ispettore capo; per la Società delle ferrovie del Mediterraneo, il sig. comm. A. Allievi ed il sig. cav. avv. Valenziani; per la Società delle strade ferrate Meridionali, il sig. comm. Benedetti ed il sig. cav. avv. Pollini; per la Società delle ferrovie di Sicilia, il il sig. cav. avv. E. Scialoia.

><

Con decreto del 2 corrente il Ministero dei Lavori Pubblici ha approvato la fornitura di 100 carri coperti a due assi, senza freno e loggetta, della portata di 12 tonnellate (serie B) per trasporto merci e bestiame, da costruirsi nelle officine di Pietrarsa; ed ha autorizzata la relativa spesa di L. 310,000 sui fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

><

Nell'adunanza del Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo tenutasi ieri, 9, vennero, fra gli altri,

approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Niccolini Giorgio e C. di Firenze, per fornitura di 8000 metri tela cerata stampata per soppedanei delle carrozze.

2. Colla Ditta E. Breda e C. di Milano per fornitura di un serbatoio in lamiera di ferro e relativi accessorî per la stazione di Robilante.

3. Colla Ditta Valère Mabille di Mariemont per fornitura di 1000 aste con dischi per respingenti.

4. Colla Ditta Peregrini Enrico di Milano per appalto lavori d'impianto dei fabbricati e tettoie dei nuovi magazzeni dell'Economato a Torino P. N.

5. Colla Ditta Fratelli Rizzi di Piacenza per appalto lavori d'impianto del secondo binario fra Torino P. N. e Torino Succursale.

6. Colla Ditta Vorpicelli Vincenzo di Napoli per ornitura di Kg. 400,000 di ghisa Glengarnok.

><

Sappiamo che il giorno 2 corrente la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per l' appalto dei lavori di ricostruzione di due ponticelli alla progressiva 70,626 della linea Asti-Mortara per un importo di L. 9,800. Le offerte dovranno essere presentate non più tardi delle 10 ant. del 15 andante.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate della Sicilia, essendo venuta a conoscenza che da parte del Consorzio della ferrovia Circumetnea venne domandata la concessione della costruzione e dell'esercizio di quella ferrovia, ha stimato opportuno, a tutela dei proprii interessi, di far proteste e riserve per qualunque concessione che possa farsi contro la testuale disposizione dell'articolo 4° del capitolato di esercizio il quale, a giudizio della Società, non accorderebbe una semplice facoltà, ma stabilirebbe e riconoscerebbe un diritto di prelazione per esercitare, alle condizioni proposte da altri offerenti, le nuove strade che fossero concorrenti ad altre della rete già concessa o perchè dovessero servire agli stessi centri di popolazione o perchè avessero a riunire con un percorso più breve due punti della rete medesima.

><

La Deputazione provinciale di Bologna, concessionaria della ferrovia Bologna-Budrio-Portomaggiore con diramazione per Massalombarda, ha presentato istanza al Ministero dei lavori pubblici perchè venga effettuata la visita di ricognizione del tronco della ferrovia medesima, compreso fra Molinella e Porto Maggiore onde stabilirne l'apertura all'esercizio che si desidererebbe potesse effettuarsi entro il corrente mese di dicembre.

Non potendo però nel frattempo essere definite le pratiche fra la Deputazione concessionaria e la Società delle ferrovie Meridionali per l'innesto della linea nella stazione di Porto Maggiore, la Deputazione predetta avrebbe fatto domanda per essere autorizzata ad eseguire una installazione provvisoria pel servizio dei passeggeri in prossimità della stazione della Rete Adriatica.

><

Intorno ai lavori di costruzione della ferrovia da Udine a Palmanova e Portogruaro, riceviamo da Udine le seguenti informazioni:

1° *tronco da Udine a Palmanova, di chilom.* 18. — Le pratiche di espropriazione sono finite; ultimato interamente il corpo stradale, si stanno ora eseguendo i lavori necessarî all'innesto della linea nella stazione di Udine; tutte le opere d'arte sono state portate a compimento e così pure le case cantoniere; i fabbricati delle stazioni di Risano e di Palmanova sono finiti nelle parti principali ed ora si provvede ai lavori di finimento dei medesimi; il materiale per l'armamento e la ghiaia per la massicciata sono in gran parte provvisti.

2° *tronco Palmanova-San Giorgio di Nogaro, di chilom.* 11. — Le espropriazioni sono ultimate e così anche i movimenti di terra, eccezion fatta per due tratte laterali al ponte da costruirsi sul fiume Corno. Le opere d'arte, meno il ponte ora citato e le case cantoniere sono finite. I fabbricati della stazione di San Giorgio sono in corso di avanzata costruzione.

3° *tronco San Giorgio di Nogaro-Portogruaro, di chilom.* 31. — Le espropriazioni sono eseguite saltuariamente per circa 10 chilometri: i movimenti di terra sono incominciati su di un tratto di 4 chilom.; pei manufatti e pei fabbricati si sta approvvigionando a piè d'opera l'occorrente materiale. Si stanno poi approvando le macchine occorrenti per le fondazioni ad aria compressa del ponte sul Tagliamento.

Gli sforzi della Impresa costruttrice mirano allo scopo di inaugurare all'esercizio la parte di linea compresa fra Udine e San Giorgio di Nogaro entro il primo semestre del prossimo anno, e questo intento, allo stato attuale dei lavori pare già fin d'ora assicurato.

><

Facendo seguito alla notizia pubblicata nel precedente numero riguardante il regolamento pel servizio dei deviatori che la Società del Mediterraneo ha testè compilato, aggiungiamo che cotesto regolamento venne ora sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale delle strade ferrate. Oltre le notizie che abbiamo già fornite diremo ancora che a questo regolamento ha servito di base quello in data 9 aprile 1872 della cessata Amministrazione dell'Alta Italia, le disposizioni del quale riferibili alla parte tecnica di tale servizio, sono state opportunamente modificate, tenendo conto della esperienza. Nel nuovo regolamento figura un capitolo speciale per tutte le prescrizioni relative agli apparati centrali per la manovra dei deviatori e relativi segnali a distanza (sistema Saxby e Farmer): le quali disposizioni sono attualmente sparse in diverse istruzioni.

Le disposizioni del nuovo regolamento relative al personale sono state studiate e concretate in guisa non solo di rispettare i diritti acquisiti dai singoli agenti; ma di recare anche un vantaggio sensibile a coloro i quali, in virtù degli ordinamenti passati, o non percepivano premio, o lo fruivano di somma inferiore a quella che ora sarebbe fissata.

Sappiamo che sarebbe intendimento della Società attuare il nuovo regolamento col 1° gennaio prossimo.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che si possa approvare la transazione proposta con la Ditta F. Orelli per pretese di maggiori compensi relativi ai lavori di costruzione del secondo tronco della ferrovia Ascoli-San Benedetto, e per le opere di difesa al Ponte sul torrente Lama.

><

Il prefato Consiglio ha opinato che con qualche riserva possa approvarsi il progetto di contratto per la esecuzione delle opere di difesa e di sistemazione del tronco da Morbegno a Sondrio, lungo la ferrovia Sondrio-Colico-Chiavenna, nel tratto che attraversa il cono di dejezione del torrente Tartano.

Il progetto di che trattasi è stato studiato dalla Società delle strade ferrate Meridionali, ed in base al medesimo la spesa occorrente per l'esecuzione dei relativi lavori ascende complessivamente a L. 911,105.25, delle quali per opere considerate in appalto L. 762,000; per espropriazioni e lavori in economia L. 66,277.50; per spese generali di direzione e sorveglianza, ecc. L. 82,827.75.

I lavori da eseguire consistono:

1. nella deviazione della strada ferrata nel tratto compreso fra i Km. 20,914 e 21,480;

2. deviazione della strada nazionale, la quale verrebbe trasportata a valle della ferrovia fra i chilometri 20,216 e 21,200;

3. nella costruzione di tre ponti in muratura a platea generale in tre archi di metri 8 cadauno;

4. nella costruzione di argini rivestiti in muratura e protetti da scogliera per difesa a monte della ferrovia;

5. nella costruzione di due case cantoniere doppie;

6. nella deviazione provvisoria della ferrovia fra i Km. 20,100 e 21,000 onde poter far luogo alla costruzione dei tre ponti proposti.

><

Ci scrivono da Venezia che quella Camera di Commercio ed arti ha rivolto al Ministero dei lavori pubblici nuove istanze affinchè, coll'urgenza che l'argomento richiede, voglia prendere in considerazione le lagnanze di quel Commercio e provveda al più presto possibile a che le locali stazioni siano fornite delle grue assolutamente indispensabili per la prontezza delle spedizioni.

><

La Camera di Commercio ed arti di Cuneo ha interessato il Ministero dei lavori pubblici a voler disporre perchè vengano ampliate, in relazione agli attuali bisogni del traffico, talune stazioni di quel Distretto, tenuto conto dell'aumento che ne verrà al traffico stesso dalla apertura delle varie ferrovie complementari che debbono far capo a Cuneo.

><

La Camera di Commercio ed arti di Livorno, prendendo argomento dal fatto che quanto prima dovrà riunirsi a Genova una Commissione nominata d'accordo fra il Ministero dei lavori pubblici e la Società delle ferrovie del Mediterraneo per deliberare sul nuovo progetto di ordinamento degli scali del Porto medesimo, ha fatto istanza al Ministro dei lavori pubblici per ottenere che venga definita la pratica analoga riflettente gli stabilimenti commerciali di Livorno nei loro rapporti con l'Amministrazione ferroviaria.

La predetta Camera domanda che le tasse che la ferrovia percepisce per il trasporto delle merci dagli stabilimenti anzidetti alla stazione marittima e viceversa, vengano soppresse, e gli scali degli stessi stabilimenti commerciali siano considerati come stazione marittima, computandosi tutto al più il tratto che li divide dalla stazione medesima, nella percorrenza totale, con le ordinarie tasse chilometriche.

><

La Direzione d'esercizio della ferrovia di Valle Seriana, allo scopo di dare soddisfazione ai molti reclami del pubblico contro la poca velocità dei treni viaggiatori sulla ferrovia medesima e di poter meglio provvedere alle coincidenze e corrispondenze postali dei treni di questa con quelli della Rete Adriatica a Bergamo, ha fatto istanza al R. Ispettorato generale delle strade ferrate per essere autorizzata a portare la velocità massima dei treni viaggiatori da 25 a 30 chilometri per ora.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome delle Amministrazioni dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato al Ministero dei lavori pubblici la proposta per l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe della voce *solforicinato di soda in barili*, con la indicazione della classe 5ª della tariffa generale e speciale n. 75 e della tariffa speciale comune 106, serie *C*.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, anche a nome delle Amministrazioni delle ferrovie Meridionali e della Sicilia, ha presentato all'approvazione governativa un progetto di aggiunta e modificazione nella nomenclatura delle vigenti tariffe per quanto riguarda il trasporto della polvere di marmo.

Si tratterebbe di sostituire alla voce *polvere di marmo e di ardesia* la voce *polvere di marmo grossolana e di ardesia;* e di aggiungere:

a) polvere di marmo macinato o passato al velo (vedi carbonato di calce in polvere fino);

b) carbonato di calce in polvere fino, con la indicazione della classe 7, della tariffa generale e della speciale 75, e della tariffa locale 120, Serie F.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Società delle S. F. del Mediterraneo dal R. Ispettorato:

L. 139,000 per completamento di binarî e meccanismi sulle calate della nuova darsena Vittorio Emanuele al porto di Savona;

L. 89,969.60 per rifacimento in acciaio di metri 1142 di binario in ferro e di N. 6 scambî fra le stazioni di Penango e Serralunga, sulla linea Asti-Casale;

L. 50,417 per rifacimento di metri 5527 di binario sulla linea Montepescali-Asciano:

L. 49,233 per rifacimento di Km. 7 di binario tra Ferentino e Ceccano sulla linea Roma-Napoli;

L. 36,430.31 per rifacimento in acciaio di metri 3,313.50 di binario in ferro e di N. 13 deviatoi in stazione di Civitavecchia;

L. 12,528 per rifacimento in acciaio di metri 1371 di binario in ferro e N. 6 deviatoi nella stazione di Milano P. T.;

L. 134,038.74 per rifacimento in acciaio di Km. 17.928 di binario in ferro fra i Km. 266,38 e 8560

e di N. 2 deviatoi sulla linea Novara-Gozzano.

L. 6,200 per collegamento del binario di deposito con quello principale in stazione di S. Marcel (linea Ivrea-Aosta);

L. 4,398 per sistemazione dei binarii di riserva e spostamento d'uno scambio in stazione di Torre Presenzano, sulla linea Napoli-Roma;

L. 914.41 per rifacimento in acciaio di N. 3 scambi nella stazione di Spigno;

L. 678.80 per rifacimento in acciaio di uno scambio nella stazione di Cairo-Montenotte;

L. 2,573 per rifacimento con Mod. N. 2 in acciaio di uno scambio Mod. H in ciascuna delle stazioni di Nizza Monferrato, Canelli, Costigliole d'Asti e Castagnole.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici nelle sue recenti adunanze ha emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari:

Progetti modificati per la sostituzione di travate metalliche a volte in muratura lungo il tronco Arce-Arpino, della ferrovia Avezzano-Roccasecca.

Proposta per piantagioni e seminagione di scarpate lungo il tronco da Oggiono a Camerlata, nella ferrovia Lecco-Como.

Contratti per la fornitura di sbarre girevoli e cancelli di chiusura lungo i tronchi della ferrovia Lecco-Como.

Capitolato speciale d'appalto per la fornitura di deviatoi e delle intersezioni per l'armamento delle ferrovie complementari.

Progetto per l'impianto di una stazione in servizio delle miniere di lignite presso Spoleto al chilometro 130,570 della linea Orte-Foligno-Falconara.

Progetto di riordino ed ampliamento della stazione di Genova a piazza Brignole e nuova stazione merci a p. v. oltre Bisagno nella linea Genova-Spezia.

Espropriazione di una zona addizionale di stabili per l'impianto della stazione di porta Romana nella ferrovia di circonvallazione di Milano.

Progetto di ponti a travata metallica sul fosso Buonacquisto e fossi laterali in sostituzione di tre ponticelli a volta lungo il tronco Lavezzola-Conselice della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini.

Lo stesso Consiglio ha approvato:

a) componimento di vertenza colla impresa Valentini assuntrice del tronco Solignano-Ghiare nella ferrovia Parma-Spezia;

b) il collaudo dell'impresa Valentini per la costruzione del 1° tronco della ferrovia Mantova-Legnago;

c) il collaudo dell'impresa Ruggeri per la costruzione del tronco Nardò-Galatone-Alesia nella ferrovia Zollino-Gallipoli;

d) il collaudo della impresa Amori per la costruzione del tronco Attigliano-Molinaccio, lungo la ferrovia Viterbo-Attigliano;

e) collaudo dell'impresa Mozzi per lavori di armamento del tronco Moretta-Cavallermaggiore;

f) collaudo dell'impresa Bertoglio per la costruzione del 1° tronco della ferrovia Civitanova-Macerata.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato per approvazione al R. Ispettorato generale:

Il preventivo della spesa di L. 13,500 occorrente per la costruzione del tavolato metallico ai ponti Fondo e Macellare, lungo la linea Taranto-Reggio;

Progetto e preventivo della spesa di L. 200,000 occorrente per il consolidamento con massi naturali dei ponti Barucca, Gerace, Portigliola, Tre Carlini, Pentamati, Malacchia e Sant'Antonio, lungo la linea Taranto-Reggio;

Progetto e preventivo della spesa di L. 88,000 per la costruzione di muri di diga sulle sponde destra e sinistra sottocorrente e sulla sponda sinistra sopracorrente del torrente Calapinace, fra le stazioni di San Gregorio e Reggio, della linea Taranto-Reggio;

Preventivo della spesa di L. 70,000 per l'impianto della illuminazione a luce elettrica nei riparti dei calderai e di montaggio delle nuove officine di Torino;

Preventivo della spesa di L. 19,000 occorrente per la sistemazione dei binari e per la costruzione di un nuovo piano caricatore per la piccola velocità, per l'impianto di una gru da pesi della portata di 6 tonnellate e di una bilancia a ponte di 30 tonnellate, in stazione di Cotrone, nella linea da Taranto a Reggio;

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa le seguenti proposte:

1. Per lavori di riparazione nel fabbricato dei viaggiatori della stazione di Perugia (linea Foligno-Terontola) — spesa L. 4800;

2. Per il rifacimento in acciaio dei primi due chilometri di binario con rotaie da metri 11.88 fra le stazioni di Bari e di Modugno (linea Bari-Taranto) — spesa occorrente L. 21,000.

3. Per rinforzo delle banchine e dei pontili in legname della stazione marittima di Venezia e per la costruzione di n. 6 gruppi di pali d'ormeggio dei navigli — spesa L. 27,000.

4. Per lavori occorrenti ai fabbricati delle stazioni, delle case cantoniere, e delle garette della linea da Foggia a Manfredonia — spesa L. 18,000;

5. Per la costruzione di un nuovo ponte in muratura a quattro luci di metri 8 cadauna sul fiume Aterno, con deviazione della ferrovia Pescara-Aquila, fra i chilometri 55,445 e 56,107 -- spesa L. 125,500.

6. Per l'impianto di una condotta d'acqua potabile in stazione di Nocera lungo la linea Orte-Foligno-Falconara — spesa L. 3300.

Ha pure rimesso i seguenti progetti:

Consolidamento delle stillate metalliche del ponte dei Molini presso la stazione di Mantova al chilometro 62,082 da Modena, L. 8700;

Progetto per munire di marciapiedi laterali e di parapetti, cinque ponticelli metallici della linea Ferrara-Argenta, spesa, L. 11,500;

Rifacimento in acciaio dei primi due chilometri di binario fra le stazioni di Bari e Modugno, linea Bari-Taranto, L. 21,000.

Modificazioni delle controtrasmissioni delle macchine utensili nella sala Torneria delle officine di Verona, L. 9000.

Ferrovia Viterbo-Corneto Tarquinia. — Il Consorzio legalmente costituitosi nel marzo 1885, per promovere la costruzione di una ferrovia da Viterbo a Corneto Tarquinia, che in prolungamento di quella Attigliano-Viterbo completerebbe una linea centrale conducente dall'Adriatico al Mediterraneo, ha rivolto istanza al Governo per ottenere che venga accordata la concessione della linea medesima col sussidio di L. 3000 a chilometro per la durata di 70 anni, mercè cui e colle sovvenzioni dagli enti interessati, già regolarmente deliberate ed approvate, verrebbe assicurata la costruzione della linea in un periodo non maggiore di due anni dalla data di concessione.

Ferrovia Sulmona-Isernia. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il parere che fra i due tracciati proposti per la ferrovia Sulmona-Isernia sia da preferirsi quello rappresentato nel progetto 25 gennaio 1887 della Società della rete Adriatica; e che a soddisfare le domande del comune di Castel di Sangro sia da raccomandarsi di introdurre fra le stazioni di Roccaraso e Alfedena, e precisamente nella località detta Sant'Ilario, una modificazione di livelletta

onde poter impiantare una fermata ad uso viaggiatori in servizio abitanti di quel comune.

Il Consiglio superiore ha inoltre opinato che non possano prendersi in considerazione, per ragioni tecniche, le istanze avanzate dalla provincia di Chieti, relative ad una modificazione di tracciato.

Ferrovia Bologna-Massa Lombarda. — Domenica scorsa venne inaugurata la linea completa Bologna-Massa Lombarda mediante il nuovo tronco tra Budrio e Massa Lombarda. La linea misura 42 chilometri, il nuovo tronco 16.

Venne pure inaugurato in questa occasione il ponte sul Sillaro, lungo 40 metri, a tre campate a travate metalliche.

L'inaugurazione, malgrado la pioggia, riuscì benissimo. Gran concorso di invitati e di rappresentanti della Stampa. Massa-Lombarda, festante, accolse gli ospiti splendidamente. Vi fu un banchetto dopo il quale vennero inviati telegrammi a Saracco e a Baccarini.

Società delle ferrovie complementari. — Il 5 corrente ebbe luogo in Roma l' annunciata Assemblea, indetta dai liquidatori, coll' intervento di quasi tutti gli ex Amministratori, quali azionisti.

Presiedeva il principe Rospigliosi, quale presidente della Commissione liquidatrice. Egli lesse un rapporto dettagliato, che prova:

1. Che le scritture sono state tenute con modo poco regolare.

2. Che di molte cose i liquidatori non hanno potuto rendersi conto, non trovando i documenti necessari.

3. Che l'Attivo si riduce solo ad avere delle azioni di una Società Belga, in forzata liquidazione.

Il rapporto concludeva col presentare all' Assemblea le dimissioni della Commissione.

Finitane la lettura sorse un'animata discussione.

Taluno domanda che i liquidatori, avendo nelle mani sufficienti prove dell'incuria, dell'incapacità, della negligenza, ecc., ecc. dei signori Amministratori, vogliano col mezzo dei Sindaci, come prescrive l'art. 152, procedere legalmente contro di loro, come, anni sono, era già dimandato. Domanda infine che i Sindaci sieno responsabili degli atti che li riguardano, meravigliandosi ch'essi non siano presenti all' Assemblea, che non abbiano fatto la loro relazione come prescrive il Codice, sul Bilancio della liquidazione presentato.

Altri domandano che, non essendovi più che un attivo immaginario, si proceda senz'altro a deporre il bilancio al Tribunale e si faccia dichiarare il fallimento, tenendo pure responsabili le amministrazioni passate del triste risultato della loro gestione.

V'ha chi si oppone a qualsiasi dichiarazione di fallimento ed a qualsiasi atto di procedere contro gli ex-amministratori, mentre vorrebbe invece che si nominasse una nuova Commissione liquidatrice.

La confusione aumenta, s' avviva la discussione; ma per deliberare sopra una nuova nomina di liquidatori l'Assemblea non era in numero legale, quindi resta lo *statu quo* fino ad una nuova convocazione.

Ed intanto alcuni azionisti della Società citarono avanti al Tribunale di Commercio gli ex-amministratori i quali, secondo l'atto di citazione, avrebbero danneggiato gli azionisti:

1. Per aver conclusi atti rovinosi, eccedendo il mandato conferito loro dallo statuto sociale;

2. Per avere assunto in sub concessione e condotta innanzi, in modo deplorevole, la costruzione ed esercizio della linea Arezzo Fossato, senza mai avvertirne gli azionisti;

3. Per avere scientemente, ed a scopo d'indurre gli azionisti a versare denaro, presentate alle assemblee relazioni inesatte, bilanci artificiosi non rispondenti al vero stato delle cose; d'onde poi la necessità della liquidazione ed il probabile fallimento della Società;

4. Per avere contravvenuto all'art. 146 del Codice di commercio non avvertendo in tempo gli azionisti che non solo il terzo, ma tutto il capitale sociale era sulla via di perdersi.

Gli ex-amministratori sono citati, a comparire avanti al tribunale di commercio per ivi in loro contraddittorio od in loro contumacia, come dice la prosa della citazione, sentirsi condannare solidalmente al risarcimento dei danni derivati e derivabili agli istanti quali portatori di azioni della Società generale delle ferrovie complementari e per i fatti sovra narrati, da meglio svolgere e documentare all'udienza: quali danni saranno liquidati dal tribunale, e per ivi sentirsi condannare solidalmente a tutte le spese del giudizio.

Sono difesi dall'on. Taiani, ex ministro di grazia e giustizia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia di Massaua. — Si ha da Massaua, che col 25 del passato novembre è stato così regolato l' orario della ferrovia da Massaua a Monkullo: La ferrovia parte dall'arsenale di Abd-el-Kader e si ferma successivamente alla stazione di Abd-el-Kader, al Forte Otumlo, alla missione svedese, e fa capo a Monkullo.

Il comandante in capo ha stabilito che vi sieno 8 treni al giorno, 4 ascendenti e 4 discendenti. Il primo treno parte da Abd el Kader alle 4.10 del mattino, il secondo alle 8,30, il terzo all' 1,30 pom., e il quarto alle 4,50. Da Monkullo i treni partono alle 6,45 antim., alle 9,40, alle 2,50 pom. ed alle 5,55.

La ferrovia impiega 40 minuti a percorrere la distanza che separa Massaua da Monkullo.

Ferrovie Francesi. — Il Presidente della Repubblica Francese, con decreto del 19 settembre 1887, ha completate le disposizioni circa la tramvia a vapore.

V'aveva all'uopo il precedente decreto 20 maggio 1880, riguardante appunto la circolazione, in via d' esperimento ed in servizio dei viaggiatori, di vetture annesse alle locomotive o di piccole locomotive-tenders in trazione di una o più vetture senza inframmessione di altro carro.

Ed è appunto all'art. 2.o di tale decreto 20 maggio 1880 che, con nuovo decreto 19 settembre 1887, fu aggiunto un paragrafo.

L'articolo 2.o è così formulato: « Il personale degli agenti accompagnanti i viaggiatori potrà, nel caso che il treno sia composto di una sola vettura, essere ridotto ad un macchinista e ad un conduttore guardia freni. »

Il paragrafo, ora aggiuntovi, è così espresso: La medesima riduzione del personale avrà luogo nei treni composti di due vetture, unite alla macchina da un freno continuo.

Ferrovie Spagnuole. — Un decreto reale del 19 novembre 1886, accorda, giusta la legge speciale del 30 maggio 1887, la concessione della costruzione della strada ferrata da Torralba a Soria, per Almazan, al signor Ed. Otlet. La sovvenzione è di 9,900,000 pesetas, pari 9,990,000 lire.

Al 1.o ottobre del corrente anno, la rete delle strade ferrate economiche della Spagna misurava 642 chilom. in esercizio e 610 chilom. in costruzione o concessi. Inoltre le leggi autorizzano la concessione di altri 1,684 chilom. Il totale, adunque, delle strade ferrate economiche decretate tocca a 2,937 chilom.

Ferrovie Bulgare. — I lavori della sezione da Sofia a Tzaribrod, ultimo tratto della linea di raccordamento, sono proseguiti con bastante attività, sperasi che saranno compiuti nel gennaio.

Il governo pare deciso a costrurre, a spese dello Stato, due nuove linee da Jamboli in Rumelia, punto estremo delle ferrovie turche, e dirette l' una verso Bourgas, l' altra verso Sciumla, stazione della linea Routschouk-Varna. I lavori di queste nuove linee sarebbero compiute, in gran parte, per mezzo di prestazioni dei comuni per operai, cavalli e bufali; i terreni sarebbero, in gran parte, concessi gratuitamente e le traversine sarebbero provveduto dalle foreste demaniali.

In tale condizione di cose, parrebbe a prima vista, che non richiedasi un grande capitale per compiere tali lavori. E pur questa impresa nazionale incontrerà grandi difficoltà) perchè la linea attraversa i grandi Balcani ove saranno necessarie opere d'arte e dispendiose.

Ma il governo bulgaro è fermo nella risoluzione di costituire una rete ferroviaria nazionale; e dicesi perciò che esso voglia consacrare al riscatto della linea Routschouk-Varna una parte del prestito che cerca di contrarre.

Ferrovie Chinesi. — In China si costituisce una ferrovia dalla foce del Pei-Ho all'interno per la via Tien-Tsin. Il capitale, L. 22,500,000, è fornito da Francesi, essendo finora falliti tutti gli sforzi del vicerè per indurre i capitalisti nativi a prender parte alla operazione. Attualmente ha soltanto 7 miglia di ferrovia in esercizio, la quale parte dalle miniere di carbone di Kai-ping; la nuova si estenderà a 22 miglia.

Notizie Diverse

Promozioni nel R. Ispettorato delle ferrovie. — *Personale tecnico.* — Fossati comm. ing. Felice, ispetto e capo di 1.a classe, promosso ispettore superiore di 2.a classe — Maironi Da Ponte cav. ing. Luca, ispettore capo di 2.a cl., promosso alla 1.a — Caroggio cav. ing. Carlo, id. id. id. — Niccolari cav. ing. Vincenzo, id. id. id. — Crosa cav. ing. Vincenzo, id. id. id. — Piccini cav. ing. Giovanni, ispettore di 1.a cl., promosso ispettore capo di 2.a cl. — Amante cav. ing. Gaetano, ispettore di 2.a cl., promosso alla 1.a — Bracco cav. ing. Emanuele, id. id. id. — Arisi cav. ing. Italo, id. id. id. — Cattabeni cav. ing. Attilio, id. id. id. — Roglieri cav. ing. Domenico, sotto ispettore di 1.a cl., promosso ispettore di 2.a cl. — Marucco cav. ing. Antonino, id. id. id. — Zacchi cav. ing. Pietro, id. id. id. — Laurin ing. Carlo, sotto ispettore di 2.a cl., promosso alla 1.a — Bianchini ing. Etelredo, id. id. id. — Sapegno cav. ing. Carlo, id. id. id. — Nicoli cav. ing. Nicolò, id. id. id. — Barili cav. ing. Giuseppe, id. id. id. — Omboni ing. Baldassarre, sotto ispettore di 3.a cl., promosso alla 2.a — Taddei ing. Alceo, id. id. id. — De Benedetti ing. Vittorio, id. id. id. — Bigliati ing. Paolo, id. id. id. — Monacelli ing. Giuseppe, id. id. id. — Boschi ing. Leonida, ispettore allievo di 1.a cl., promosso sotto ispettore di 3.a cl. — Gioncada ing. Innocenzo, id. id. id.

Personale amministrativo. — Mucci cav. dott. Innocenzo, segretario del Comitato superiore, ispettore capo di 2.a classe, promosso alla 1.a — Sanguini cav. rag. Giovanni, ispettore di 2.a cl., promosso alla 1.a — Angeli cav. Luigi, sotto-ispettore di 1.a cl., promosso ispettore di 2.a classe.

L'acquedotto di Chieti. — Il 27 novembre è stato inaugurato il primo tronco dell'acquedotto di Chieti. Nutrivasi qualche timore per le gravi difficoltà incontrate nella costruzione di questa prima parte, che attraversa montagne quasi inaccessibili.

Alle due pom. l'acqua entrò nel tubo ed in breve tempo, percorse i tre chilometri costrutti. Le previsioni degli ingegneri si verificarono così completamente.

Le opere per la presa d'acqua importarono enormi fatiche, ma funzionarono benissimo. Questo acquedotto, tenuto conto della lunghezza del percorso, che è di 22 chilometri, delle difficoltà che debbono superarsi, e delle grandiosità dei manufatti, si può paragonare alle grandi opere dell'epoca romana.

Illuminazione elettrica in ferrovia — Gli esperimenti di illuminazione elettrica proseguono nei vagoni delle Società inglesi. Sulla *Great Northern* specialmente, quattro treni muniti di questo sistema circolano per le linee sotterranee e per quelle dei dintorni di Londra, dove i vagoni di uno stesso treno non sono mai staccati; circostanza codesta assai favorevole all'impiego della luce elettrica, perchè permette di adoperare una sola batteria, posta sopra uno dei carri dei bagagli.

Incoraggiata dai risultati, la Società si propone ora d'impiantare la nuova illuminazione in un treno che può essere diviso e di cui, per conseguenza, ogni vagone deve possedere una sorgente propria di elettricità.

Esperienze analoghe si fanno sulla *South-Eastern* e sulla *Brighton.*

Ma siccome questi esperimenti sono molto lunghi ed è difficile prevedere il momento in cui i vagoni possederanno finalmente una illuminazione sufficiente, il giornale *Electrical Plant,* domanda la creazione di una Società che noleggi, nelle stazioni principali, degli accumulatori portatili e delle piccole lampade incandescenti ai viaggiatori che debbono fare dei lunghi tragitti durante la notte.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		3 Dicembre	Dicembre 10
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 801	804,50
» »	Mediterraneo	» 626	627
» »	Sicule	» —	—
» »	Sarde (preferenza)	» 285	280
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 395	392
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 554	554
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 308	308
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara Seregno	» 250	250
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 317	317,50
» »	» 2ª emiss.	» 311	311,50
» »	Centrale Toscana	» 533	536
» »	Meridionali	» 321	321
» »	Sarde, serie *A*	» 314	313
» »	» serie *B*	» 317	316
» »	» 1879	» 319	318
» »	Pontebba	» 486	485
» »	Nord-Milano	» 271	270
» »	Meridionali Austriache	» 300	3[illegible]1

AVVISI D' ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Prefettura della Provincia di Torino (17 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di deviazione di un tratto della strada nazionale, n. 22, del Gran S. Bernardo, compreso tra la cappella del Serraglione e l'abitato di Signaie (metri 605.62) onde allontanare la strada dalla frana di Signaie e migliorarla altimetricamente e planimetricamente. Importo L. 11,900. Cauzione provvisoria L. 800. Cauzione definitiva L. 1500.

Amministrazione Provinciale di Macerata (17 dicembre, ore 12 meridiane, 2ª asta per deserzione del 1.o incanto). — Appalto dei lavori di manutenzione ordinaria della strada provinciale Maceratese per la durata di un novennio, dal 1°

gennaio 1888. Importo annuo L. 54,101.52. (V. n. 47 del *Monitore*).

Prefettura di Girgenti (20 dicembre, ore 2 pom. definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del 4.o tronco della strada comunale obbligatoria da Menfi verso Partanna (metri 5364). Importo ridotto L. 80,245.55. (V. n. 40 del *Monitore*).

Municipio di Roma (20 dicembre, ore 2 pom. unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti all'apertura di una galleria sotterranea attraverso il Colle Quirinale, destinata a congiungere i prolungamenti delle Due Macelli a Milano. Importo L. 1,800.000. Cauzione definitiva L. 200,000. Lavori compiuti in anni due.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Roma (22 dicembre, ore 10 ant. unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione (1.o gennaio 1888 al 30 giugno 1893) e restauri necessarii alla conservazione di tutte le opere di Verdi che attualmente si trovano o venissero istituite nelle quattro sezioni di Po, comprese nel circondario idraulico di Rovigo. Importo L. 222,299. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Ferrara (22 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori per sistemazione e difesa frontale dei Froldi Bondeno e Ponte, e degli argini della Coronella Bove in sinistra di Panaro. Importo L. 47,770. Cauzione L. 2500. Lavori compiuti entro giorni 120.

Municipio di Messina (28 dicembre, ore 12 merid., unico e definitivo). — Appalto per l'esecuzione dei lavori bisognevoli alla condotta e distribuzione delle acque potabili in città nel Mandamento Priorato mediante tubolatura in ghisa e fontanine anche in ghisa con l'obbligo dello aggiudicatario della fornitura di tale materiale ed ogni altro occorrente ed accessorio. Importo L. 72,500. I lavori dovranno essere ultimati in giorni ottanta. Cauzione L. 6000. Deposito per spese L. 1500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pisa (28 dicembre, ore 10 ant., unico e definitivo) — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione dell'argine sinistro del fiume Arno, nella località compresa fra l'abitato di Piervicino e il diversivo delle Bocchette fra i chilometri 35 e 37. Importo L. 105,150. Lavori ultimati in 200 giorni.. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera delle Tettoie metalliche, cancellate, chiusure ecc., per le *Funicolari Vomero-Chiaia* e *Vomero-Montesanto* in Napoli, per conto della Banca Tiberina.

R. Prefettura di Vicenza. — L'appalto dei lavori per una diga a sinistra di Brenta nella località di Broletto in Comune di Bassano, fu aggiudicato al signor Dottore Stecchini Leonardo, Bassano, per L. 45,682. (V. n. 46 del *Monitore*).

Id. id. — L'appalto dei lavori di arginamento con scogliera fra la Chiavica della Roggia Bernardi e la strada che mette alla Cortigliana a sinistra di Brenta, nel Comune di Bassano, fu aggiudicato al signor Stecchini nobile dott. Leonardo, domiciliato a Bassano, per la somma di L. 49,846.50. (V. n. 46 del *Monitore*).

Prefettura della Provincia di Siracusa — L'appalto di tutti i lavori occorrenti per lo adattamento del Castello d'Augusta a Casa di Relegazione, fu aggiudicato al signor Scinio Salvatore, Siracusa, per L. 72,312. (V. n. 43 e 46 del *Monitore*).

Comune di Copparo. — L'appalto per la costruzione del Cimitero, fu aggiudicato al signor Marchesini Flaminio, domiciliato a Ro di Copparo (Ferrara), per L. 4837.40. (V. n. 33, 36 e 39 del *Monitore*).

R. Prefettura di Ferrara. — L'appalto dei lavori per la rimontatura generale della difesa interna del Froldo Maroncina a destra di Po, fu aggiudicato al sig. Bergamini Gaetano, Ferrara, per la somma di L. 55,768.68. (V. n. 46 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

33ª Decade — Dal 21 al 30 novembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	995.553 92	31.882 07	439.692 11	1.48[illegible].753 00	31.708 50	2.986.589 60	3.980 00	750 40
1886	1 033.889 74	41.871 49	293.151 22	1.468.663 16	36.082 89	2.873.661 50	3.980 00	722 03
Differenze nel 1887	— 38.335 82	— 6 989 42	+ 146.537 89	+ 13 089 84	— 1.374 39	+ 112 928 10	»	+ 28 37
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	34.391 331 16	1.587.320 01	10 546 267 32	41.597.185 92	1.290.272 78	89.412.677 19	3.980 00	22.465 50
1886	29 844.626 86	1.344.440 89	9.432.213 91	39 873.831 19	1.117.524 61	81.612.637 46	3 980 00	20.505 69
Differenze nel 1887	+ 4.546.704 30	+ 242.879 12	+ 1.114 053 41	+ 1.723.654 73	+ 172.748 17	+ 7.800.039 73	»	+ 1.959 81
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1887	97.872 45	2.392 20	7.784 75	35.642 10	3 920 80	147.612 30	805 00	183 37
1886	39.923 53	934 41	2.742 45	15.427 14	1.230 89	60.258 42	665 00	90 48
Differenze nel 1887	+ 57.948 92	+ 1.457 79	+ 5 042 30	+ 20.214 96	+ 2.689 91	+ 87.353 88	+ 139 00	+ 92 89
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO					
1887	1.547.649 17	38.751 35	165.810 12	1.101.659 53	48 662 99	2.902.533 16	751 66	3 86[illegible] 50
1886	874.332 15	19 274 06	66.916 71	414.251 14	28 206 34	1.402.980 40	517 92	2.708 87
Differenze nel 1887	+ 673.317 02	+ 19.477 29	+ 98.893 41	+ 687.408 39	+ 20.456 65	+ 1.499.552 76	+ 233 74	+ 1.152 63

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	3.022 70	1.854 80	+ 1,167 90	84.612 65	76.267 90	+ 8.374 75
Merci	685 70	506 72	+ 178 98	24.890 76	19.723 68	+ 5.167 08
Introiti diversi	84 75	6 35	+ 78 40	4.523 35	1 662 79	+ 2.860 56
Totali	3.793 15	2.367 87	+ 1,425 28	114.056 76	97 654 37	+ 16.402 39

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 21 *al* 30 *Novembre* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio Rete principale	4027	4027		
» secondaria	547 4574	366 4393	181	—
Media in esercizio	4559	4382	177	—
Viaggiatori	1,242,759.47	1,169,807.16	72,952.31	—
Bagagli e Cani	56,304.92	53,023 37	3,281.55	—
Merci a G. e P. V. accel.a	343 883.57	283,450.10	60,433.47	—
Merci a P. V.	1,859,705 78	1,448,977.78	410,728.00	—
(2) TOTALE	3,502,653.74	2,955,528.41	547,395.33	—

Prodotti *dal* 1° *Luglio al* 30 *Novembre* 1887.

Viaggiatori	20,779,191 29	19,448,189.70	1,331,001.59	—
Bagagli e Cani	1,021,445 12	897 256 94	124,188.18	—
Merci a G. e P. V. acc.a	4 805,308 39	4 333 321 37	471,987.02	—
Merci a P. V.	24 580,944 73	22,767,805.18	1,813,139 55	—
(2) TOTALE	51,186,889.53	47,446,573.19	3,740,316.34	—

(3) Prodotto per chilometro.

della decade	770.15	676.73	93.42	
riassuntivo	11,292 06	10,892.23	399.83	—

(1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 21 *al* 30 *Novembre* 1887.

	Chil.	Viaggiatori	Bagagli G. V.	Merci G. V. A.	Id. P. V. A.	Id. P. V.	Totali
Vicenza-Schio	32	4,855.90	63.25	405.55	193.15	2,689.80	8,208.75
Padova-Treviso-Vicenza	108	14,724.40	313.00	1,304.65	1,515.10	3,922.00	21,779.15
Conegliano-Vittorio	14	1,160.35	35.15	121.00	»	1,094.60	2,411.10
Albano-Nettuno	38	2,536.40	32.80	218.90	39.20	1,378.15	4,235.45
Torre-Arsiero	21	1,137.70	5.25	364.55	»	1,563.00	3,070.50
Parma-Suzzara	44	3,221.10	70.70	193.05	344.90	732.75	4 565.50
Roma-Marino	24	2,709.20	6.10	24.30	»	415.00	3,154.60
Bologna Imola	33	3,451.30	22.40	90.15	»	538.75	4,102.60
Venezia Bagnoli	77	5,599.25	54.05	162.75	»	4,657.65	10,473.70
Udine Cividale	16	1,704.80	10.15	39.45	29.00	217.90	2,001.30
Camposampiero-Montebelluna	29	1,581.40	18.80	»	»	»	1 600.20
Bologna-Portomaggiore Bologna-Medicina	43	3,333.35	35.70	129.30	38.25	208.60	3,745.20

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE — *Capitale L. 230 milioni interamente versato.*

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai Signori Azionisti che a partire dal 1° gennaio p. v. le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare

la Cedola (Coupon) XXXV di L. 12.50

pel semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante

a Firenze la Cassa Centrale della Società.
» Bologna » Cassa dell'Esercizio » »
» Ancona » » » » »
» Napoli » Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» Milano » Banca di Credito Italiano.
» Torino » Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» Roma » Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» Livorno » Banca Nazionale nel Regno d'Italia.

a Genova la Cassa Generale.
» Venezia i signori Jacob Levi e Figli.
» Parigi { la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale / » Banca di Sconto di Parigi. / » Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» Ginevra i signori Bonna et C.
» Basilea » » De Speyr et C.
» Londra » » Baring Brothers et C.

(Al cambio che verrà indicato in seguito.)

Parimenti al 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione Centrale della Società a Firenze, le azioni estratte al sorteggio del 15 corrente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni Portatore di Azioni estratte riceverà, all'atto del rimborso la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'art. 54 degli Statuti Sociali.

Firenze, 7 Dicembre 1887. LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

SOCIETÀ ANONIMA - FIRENZE — *Capitale L. 230 milioni interamente versato.*

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai Signori Portatori di Buoni in oro che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo

il pagamento della Cedola XXXVI di L. 15 in oro

per il semestre d'interessi scadenti il 31 dicembre andante, nonchè

il rimborso in L. 500 in oro dei Buoni estratti nel XXXV sorteggio

avvenuto il 1° ottobre decorso

a Firenze la Cassa Centrale della Società.
» Bologna » Cassa dell'Esercizio » »
» Ancona » » » » »
» Napoli » Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» Torino » Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

a Milano la Banca di Credito Italiano.
» Roma » Società Gen. di Credito Mob. Ital.
» Genova » Cassa Generale.
» Livorno » Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» Parigi » Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» Ginevra » » » » » »

Firenze, 7 Dicembre 1887. LA DIREZIONE GENERALE

TORINO, 1887 — Tipografia Carlo Bergonzelli, *Via Finanze, N. 13.*

ANNO XX. Sabato, 17 Dicembre 1887 NUM. 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

LA SOCIETA' DEL MEDITERRANEO

ED IL COMMERCIO GENOVESE

Tuttochè siano già state esaurite, con la sequela delle accuse e delle recriminazioni a carico della Società del Mediterraneo, anche le giustificazioni che valsero a renderle ampia giustizia ed esonerarla da ogni responsabilità sulle tristi condizioni attuali della piazza commerciale di Genova, pure non sappiamo esimerci da un atto di giusta e doverosa imparzialità pubblicando le seguenti informazioni alle quali aggiunge valore la fonte attendibilissima dalla quale ci pervengono.

È risaputo anzitutto che, fra le cause permanenti degli attuali imbarazzi del commercio genovese, predomina su tutte le altre la grave quistione della potenzialità della linea dei Giovi, che, determinata originariamente in base ad un movimento non maggiore di 200 carri al giorno, venne portata a 400 e quindi con sforzo che, per ragioni imprescindibili di ordine tecnico, erasi ritenuto allora difficilissimo, si è fatto salire a 800, e persino a 1000 carri il giorno. Ora, nulla ostante un aumento tanto considerevole, anche questo numero è divenuto insufficiente ai bisogni del commercio. Aggiungasi che tutte le stazioni della linea, e specialissimamente quelle di Sampierdarena e di Novi, sono divenute assolutamente insufficienti alle aumentate esigenze del traffico e che perciò appunto la Società si era data premura di presentare i relativi progetti d'ampliamento, i quali attendono sempre l'approvazione del Governo.

Giova notare che lo scarico nelle stazioni di Genova e di Sampierdarena non potendosi effettuare che nella misura consentita dalle condizioni dei loro scali — e ciò mentre è raddoppiata, triplicata l'affluenza delle merci — ne consegue che il residuo delle medesime, dovendosi unire necessariamente alle nuove che arrivano, rende difficilissimo, se non quasi impossibile, ogni movimento.

A queste cause principalissime, altre se ne aggiungono d'ordine transitorio, alle quali non possiamo a meno di accennare.

Vi è la Società di Navigazione generale, la quale avendo i suoi migliori piroscafi impegnati in Africa, non potè, nè può ora disporre che di quelli di minor portata e velocità che le rimasero; ciò che diminuisce i mezzi di trasporto e concorre a mantenere l'ingombro deplorato. Aggiungasi le pioggie veramente eccezionali continuate per oltre 15 giorni, le quali non permisero di muovere i carri scoperti per la buona ragione che i copertoni vennero destinati in parte ai carri giacenti allo scoperto ed in parte a coprire le merci accumulate perfino nei *trotoirs* stessi delle stazioni; aggiungasi, con la straordinaria affluenza degli emigranti il di cui numero ammontava nei soli mesi di settembre ed ottobre a 34,000, vale a dire quasi il triplo dell'anno scorso, anche il numero dei loro bagagli e merci a grande velocità, che accumulavasi nelle stazioni; aggiungasi inoltre l'arrivo di una quantità straordinaria di zucchero e di altre merci che il commercio, cosidetto previdente, acquistava in seguito alla minacciata legge del catenaccio, nonchè la quantità anche maggiore sulla quale sovrasta, causa il disaccordo colla Francia, l'applicazione della tariffa generale; e ci si dica come potevano tutte co[...]ste anormalità non pesare considerevolmente sull[...]dizioni tanto eccezionali degli scali genovesi.

Finalmente è duopo considerare come l'in[...]forzata di una massa di circa 2500 carri c[...] poterono inoltrare a destinazione e che sar[...] sufficienti al bisogno, doveva necessariam[...]zare e rendere più lento lo sgombero[...] ogni movimento.

E dopo ciò non possiamo a meno di riconoscere come, date queste condizioni, la Società nulla ha trascurato onde ovviare ai gravi inconvenienti che dovevano esserne la conseguenza, sia noleggiando il maggior numero possibile di carri esteri pei quali poi essa deve pagare anche i danni del ritardato loro ritorno, sia col sollecitare tutte quelle varie e saggie disposizioni colle quali essa intese, se non a sopperire per intero ai bisogni, a provvedere almeno ai più urgenti. E se tutto il suo buon volere s'infrange contro circostanze inesorate, e delle quali essa deve tollerare i danni maggiori, è giusto e coscienzioso di non far pesare sovr'essa una responsabilità che in veruna guisa le compete e le incombe.

Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo

Assemblea Generale del 20 Novembre 1887

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D' AMMINISTRAZIONE

(Continuazione, vedi N. 50).

Lavori di completamento e miglioria sulle linee in esercizio. — Quando, al 1° luglio 1885, assumemmo l'esercizio della rete, trovammo in corso d'esecuzione una serie di lavori, alcuni dei quali molto importanti, la cui spesa andava imputata al conto capitale, o a quello di miglioria, o ad altri comunque denominati, che più non esistevano a carico dell'esercente.

Si provvedette allora in contradditorio tra i nostri funzionarii e quelli del Governo ad accertare lo stato d'avanzamento dei lavori suddetti, e la Società di buon grado si assunse di curarne l'ultimazione, confidando che il Governo avrebbe tosto provveduto i fondi necessarii. Ma la regolarizzazione contabile di quei lavori riuscì oltremodo lunga e difficile: finalmente, in difetto d'altri stanziamenti, fu deciso di imputarli al fondo di 84 milioni contemplato nell'allegato B del Contratto dell'esercizio e destinato ai lavori di completamento e miglioria che, oltre quelli già in corso, erano stati giudicati necessarii per mettere in buon assetto le linee a noi consegnate.

Come già vi abbiamo dichiarato, l'andamento di questi ultimi lavori ha lasciato molto a desiderare. Basti dire che, mentre tutte le opere dell'allegato B dovrebbero essere compiute entro un quadriennio a partire dal 1° luglio 1885, mentre nel bilancio generale dello Stato erano stanziate sotto questo titolo L. 40,843,000 complessivamente pei due anni finanziari 1885-86 e 1886-87, e da parte nostra furono rassegnate al Governo concrete proposte per circa L. 51,000,000, le autorizzazioni avute in questo primo biennio, fatta astrazione da circa 10 milioni e mezzo che si riferivano alla continuazione dei lavori in corso al primo luglio 1885, sommarono appena a L. 24,000,000 in cifra tonda, vale a dire a poco più del quarto degli 84 milioni assegnati ai lavori di cui si tratta. Naturalmente poi riuscì molto inferiore l'importo dei lavori che in realtà si poterono eseguire nel biennio.

Noi non ci stancheremo d'insistere perchè si trovi un rimedio a queste lentezze e, fiduciosi nelle incoraggianti nuove disposizioni del Governo, ci auguriamo di poter darvi nel venturo anno migliori notizie sopra questo argomento che è per noi di primaria importanza.

Frattanto crediamo non vi sarà discaro il conoscere qualche particolare sul poco che in questo campo si è potuto fare.

Fra le opere più ragguardevoli, poste a carico dell'allegato B, eseguite o in corso d'esecuzione, notiamo le seguenti:

1. La costruzione della linea di circonvallazione di Milano. Questa linea, che è a due binarii, e comprende anche l'impianto di una nuova stazione a Porta Romana, mira a meglio servire il sempre crescente movimento commerciale in questo primo fra i più importanti centri ferroviari. Essa è divisa in sette tronchi: i lavori del primo, da Rogoredo alla sponda sinistra del canale Redefossi, si possono dire ultimati, mancando solo pochi accessorii; quelli del secondo sono in considerevole sviluppo; trovasi ora in corso l'appalto pei lavori del settimo tronco.

2. Il completamento del primo tratto definitivo della linea da Napoli al Porto, e la costruzione del tratto provvisorio della linea medesima.

3. La costruzione di un tronco di ferrovia da Reggio al Porto.

4. La costruzione di nuove grandiose Officine a Torino, affine di concentrare in località più adatta quelle attuali di dimostrata insufficienza per il continuo incremento dei traffici e delle linee in costruzione od in progetto. Sono prossimi al compimento gli edifici costituenti il primo ed il secondo gruppo.

5. L'impianto di un nuovo grandioso deposito locomotive a Sampierdarena, la demolizione delle vecchie Officine e la costruzione di una nuova pel rialzo veicoli pure a Sampierdarena; — la suddivisione dei depositi locomotive di Milano Centrale e di Milano Sempione in seguito al nuovo riparto delle linee fra le due reti Mediterranea ed Adriatica.

6. Ampliamenti e migliorie diverse nelle Officine di Pietrarsa e dei Granili.

7. Il rifacimento di circa 75 chilometri di binario sulle linee del 1° Compartimento, oltre alcune brevi tratte su quelle del secondo.

8. Il raddoppiamento del binario sul tronco Torino-Succursale-Brandizzo della linea Torino-Milano con allargamento dei ponti sui torrenti Stura, Mallone ed Orco; — la costruzione del secondo binario per l'intiera linea Pavia-Voghera, comprese le opere accessorie per gli attacchi nelle stazioni intermedie ed al bivio Gravellone; — la costruzione del secondo binario sui tronchi Chiavari-Sestri Levante-Riva, comprendente la nuova Galleria Sant'Anna, Pisa-Massa-Sarzana e Pontegalera-Roma.

9. L'impianto di un binario di sicurezza all'imbocco sud della Galleria Sella lungo la linea Savona-Bra.

10. L'impianto delle nuove stazioni di Riva lungo la linea Genova-Pisa e di Castellino in Chianti lungo la linea Empoli-Chiusi; la trasformazione della fermata di Luni in stazione d'incrociamento; l'impianto di un fascio di binari per lo smistamento dei treni in ciascuna delle stazioni di Chiavari e di Palo, e l'impianto di un binario speciale da quest'ultima stazione a quella dei bagni omonimi.

11. L'ampliamento ed il riordinamento della Stazione di Novara per metterla in grado di corrispondere alle esigenze di servizio delle linee preesistenti e nuove che vi fanno capo e del transito pel Gottardo; — l'ampliamento generale della stazione di Voghera; — l'aumento di binari nelle stazioni di Milano Centrale, Asti, Magenta, Bressana Bottarone, Cantalupo, Vado, Pegli, Arcola, Sarzana e Torrita; l'ampliamento della stazione di Cavallermaggiore in dipendenza dell'innesto della nuova linea per Moretta e della Stazione di Chivasso in dipendenza dell'innesto della nuova linea per Casale; — l'allacciamento delle linee di Novara e di Vigevano coi binari di manovra della stazione di Mortara e la sistemazione dei binari all'ingresso nord della stazione di Valenza.

12. La costruzione del fabbricato passeggieri definitivo, cessi isolati ed opere dipendenti in ciascuna delle stazioni di Chiavari e di Arenzano; l'ampliamento dei fabbricati passeggieri nelle stazioni di S. Antonino, Mortara e Salbertrand.

13. Il riordinamento della stazione di Savona Letimbro e la costruzione nella medesima di un piano caricatore coperto per frutta e verdura; — l'armamento delle calate centrali e della calata occidentale della nuova Darsena Vittorio Emanuele in stazione marittima di Savona; — l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Borgio-Verezzi e l'ampliamento degli scali merci di Alba e Sinalunga; — la costruzione di nuovi magazzini merci e piani caricatori nelle stazioni di Sesto S. Giovanni, Rosignano e Marittima di Livorno; — l'ampliamento del piano caricatore scoperto ed il riordinamento della tettoia merci a piccola velocità in stazione di Oleggio, la costruzione del piazzale esterno con relativa strada d'accesso alla stazione di Ponte Galera, l'ampliamento del piazzale della stazione di Poggibonsi ed il completamento della stazione di Lucignano.

14. L'impianto di nuovi binari, scambi, piattaforme, di una colonna idraulica e dei pesi a bilico nella stazione di Roma.

15. La costruzione nella stazione medesima di un capannone in legname per le merci a grande velocità, di un altro più vasto, con annesso ufficio, per quelle a piccola velocità, nonchè di una tettoia per ricovero merci sull'attuale piano caricatore scoperto fra la grande e la piccola velocità.

16. L'ampliamento dello scalo merci e la ricostruzione della chiavica che raccoglie le acque al deposito locomotive di Napoli.

17. La costruzione di binari e l'impianto di due piattaforme a Valmontone.

18. L'impianto di bilancie a ponte da 30 tonnellate in diverse stazioni delle linee Roma-Napoli e Cancello-Avellino.

19. L'ampliamento della stazione di Nova-Siri (linea Taranto-Reggio) colla costruzione nella medesima di un magazzino merci; ampliamenti diversi nelle stazioni di Rocca imperiale, Strongoli, Cotrone, S. Sostene, Torano Lattarico e Reggio sulla linea suddetta.

20. L'impianto di apparati centrali (sistema Saxby e Farmer) nelle stazioni di Sampierdarena (quadrivio della Coscia, Casello 155 e bivio dei Giovi), Alessandria (cabina *A* e cabina *B*), Novi S. Bovo, Rogoredo, Bressana, Torino P. N., Castellino d'Alba, Isola del Cantone, Borgio Verezzi, Cava Manara, Voghera, Mortara ed al bivio Gravellone presso Pavia.

21. La sistemazione della trincea di Roreto all'imbocco verso Savona della galleria omonima lungo la linea Savona-Bra; la sistemazione della bealera di Corsaglia presso Nella; la ricostruzione del Casello N. 151 fra Pontedecimo e Bolzaneto; la costruzione d'una galleria artificiale fra quelle del Rospo e del Turco lungo la linea Genova-Pisa; il ristauro ed il consolidamento dell'estremo est della galleria del Rospo; il rinforzo ad alcuni ponti metallici fra Albarese e Cecina.

22. La costruzione di impalcature metalliche di rinforzo al viadotto di Velletri.

23. Parecchie opere di difesa contro i corsi d'acqua che attraversano le linee al sud di Napoli.

24. Il completamento della chiusura della stazione di Roma presso i Tre Archi.

Orari ed andamento dei Treni. — Anche nel decorso esercizio abbiamo curato di sistemare gli orari nel modo meglio rispondente alle comodità ed alle legittime esigenze del pubblico.

L'apertura della linea Taranto-Brindisi, che grandemente facilita le comunicazioni dell'estrema Italia colla parte superiore e dei due versanti fra loro, ci indusse ad istituire una nuova coppia di treni accelerati notturni fra Napoli e Brindisi, in coincidenza con quelli da Metaponto a Reggio Calabria.

Non pochi miglioramenti furono pure introdotti su altre linee della rete, come l'aggiunta di una coppia di treni fra Torino e Chivasso in dipendenza dell'apertura della linea di Casale, l'ammissione dei viaggiatori in parecchi treni merci, per esempio fra Milano e Pavia, fra Grosseto, Civitavecchia e Roma, l'introduzione di treni festivi sulle linee Milano-Novara, Novara-Varallo, Novara-Gravellona, Torino-Torre Pellice, Genova-Voltri.

L'andamento dei treni non fu, dobbiamo riconoscerlo, del tutto soddisfacente. È vero però che i ritardi furono in generale causati da accidenti affatto imprevedibili o da permanenti rallentamenti ordinati dal Servizio del Mantenimento in vista sia di lavori in corso, sia di vizî di costruzione, o infine da quelle straordinarie affluenze di viaggiatori che, per quanto siano previste e si siano anche preparati i mezzi per farvi fronte, esigono tuttavia, specialmente pel servizio delle stazioni, un tempo superiore alle fermate normalmente consentite dall'orario.

Non bisogna poi dimenticare che l'intensità sempre crescente del traffico rende necessario un maggior numero di treni, la corsa dei quali, non di rado assai lunga, su linee a semplice binario, cagiona ad ogni tratto anormali incrociamenti e perturba così, quasi di continuo, la marcia di tutti i convogli di quella e delle altre linee in corrispondenza.

Anche durante il secondo esercizio non accaddero gravi infortuni; nè il complesso di quelli verificatisi può dirsi importante, se si considera l'estensione e il movimento della nostra rete. Ebbimo per contro un gran numero di piccoli accidenti nelle stazioni, senza danni di persone, per falsi scambi, false manovre, ecc., dovuti essenzialmente all'ingombro di treni, agl'incroci anormali ed alla ristrettezza degli impianti nelle stazioni medesime. Non possiamo poi passare sotto silenzio il grande nubifragio avvenuto nel novembre 1886 sulla riviera ligure di ponente, che guastò la ferrovia per una tratta di circa 10 chilometri; noi fummo solleciti a riparare provvisoriamente i danni ed istituimmo nel frattempo un servizio ippico fra le stazioni di Albenga e Ceriale, che durò dal 16 novembre al 4 successivo dicembre.

Chiuderemo questa parte della nostra relazione facendovi notare ancora una volta che, oltre le cause speciali qui sopra accennate, ve n'ha una più generale e più grave, la quale tende a inceppare il regolare andamento del servizio, l'insufficienza cioè dei mezzi di cui disponiamo. Con un materiale scarso, con stazioni ristrette, con treni di lungo corso e di primaria importanza su linee quasi tutte a semplice binario, abbiamo potuto dar sfogo ad un traffico, il cui incremento nell'ultimo biennio deve, come vedemmo, valutarsi in non meno di L. 12,700,000. Ora, se a ciò siamo riusciti senza produrre nei varî servizii perturbazioni e anormalità maggiori di quelle che si ebbero, questa è una prova sicura dello zelo e dell'interessamento che il personale d'ogni categoria ha adoperato nel disimpegno delle proprie mansioni. Giustizia vuole pertanto che alle legittime aspirazioni del personale medesimo noi abbiamo riguardo, e che, come nei due anni trascorsi abbiamo deliberato promozioni ed aumenti di stipendio, seguendo il sistema in uso presso la cessata Amministrazione dell'Alta Italia ed in equa misura, così facciamo anche in avvenire, compatibilmente colle condizioni del nostro bilancio, convinti come siamo che il personale continuerà dal canto suo a portare il massimo impegno nell'adempimento dei suoi doveri.

(*Continua*).

Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia

ASSEMBLEA GENERALE DEL 22 NOVEMBRE 1887

(Continuazione, vedi N. 50).

Ed ora riteniamo opportuno di aggiungere una parola sulle cure da noi adoperate per dare al traffico nostro il maggiore sviluppo possibile.

Per i viaggiatori adottammo nuovi biglietti di andata e ritorno e circolari; applicammo le concessioni speciali in occasione di Congressi, Esposizioni, Mostre, Tornei, ecc., ed in ultimo, nel giugno del corrente anno, nell'intento di aumentare le reciproche comunicazioni agricole ed industriali fra i principali centri dell'Isola e le località circonvicine, istituimmo un servizio speciale di treni ordinari suburbani, con sensibilissima riduzione sui prezzi di tariffa, il cui primo e breve esperimento se non ci ha apportato grandi utili, non ci ha nemmeno danneggiati.

Per le merci a grande e a piccola velocità, oltre alle facilitazioni accordate ad alcune Ditte per trasporti di calce e carbone, sempre in base al principio della parità di trattamento sancita dall'art. 36 del capitolato, abbiamo estese a talune merci le tariffe speciali 3ª e 5ª grande velocità, n. 50 e 51 della piccola velocità accelerata e la locale n. 201 ai trasporti di pietra, anche provenienti da Cassibile-Avola e Noto appartenenti alla linea complementare Siracusa-Licata; abbiamo istituito un'apposita tariffa locale ridotta per le lastre di vetro da finestra, di produzione nazionale; abbiamo modificato nel senso più favorevole al commercio serico ed agrumario le condizioni delle rispettive tariffe stabilite il 1.o luglio 1885; abbiamo riformate le tariffe pei veicoli montati o smontati e pel bestiame minuto, rendendole più coerenti alle esigenze commerciali dell'Isola; abbiamo abilitate talune stazioni e quasi tutte le fermate cantoniere della nostra rete a servizi a cui prima non erano addette; abbiamo infine studiata una tariffa locale pei vini, che già approvata, fu messa in vigore nell'esercizio 1887-88.

In ultimo, di accordo con le Amministrazioni delle ferrovie del Continente, furono classificate molte merci non specificate nella nomenclatura e si provvide perchè quanto prima sia completamente riformato il servizio cumulativo internazionale, per promuovere ed aumentare le comunicazioni fra l'Italia e l'estero.

Queste sono per sommi capi le facilitazioni da noi finora accordate al Commercio; altre procureremo di studiarne ed attuarne nel successivo esercizio, mano mano che se ne sperimenterà il bisogno, lieti di poter concorrere al miglioramento delle condizioni economiche dell' Isola, essendo nostro fermo intendimento di conciliare sempre gli interessi dell' amministrazione affidataci con quelli del paese che è servito dalla nostra Rete.

b) Spese.

Le spese ordinarie e straordinarie di esercizio dell'anno 1886-87 ammontano, comprese quelle dei tronchi Siracusa-Noto e Termini-Cefalù, a . . . . . L. 6,410,179.10
e per chilometro . . . . » 9,969.17
mentre quelle del precedente esercizio ascesero a . . . . » 6,270,325 16
e per chilometro . . . . » 10,228.91
Cosicchè noi abbiamo avuto nel secondo esercizio una maggiore spesa complessiva di » 139,853.94
e una minore spesa chilometrica di . . » 259.74

Però è bene far rilevare che una parte dell'aumento di spesa è dovuto ai trasporti che, ai sensi del contratto, facciamo a *rimborso di spesa*; e difatti in questo esercizio ci vengono rimborsate L. 135,364.54, mentre in quello antecedente il rimborso si limitò a L. 74,938.28 e quindi dalle L. 139,853.94 bisognerebbe dedurre la differenza fra queste due cifre e perciò L. 60,426.26.

Affinchè possiate rilevare in qual modo viene ripartita la intera spesa di esercizio e quali differenze si sono verificate rispetto all'anno antecedente, vi presentiamo il seguente quadro di confronto:

	Spese di esercizio		Differenza	
	1886-87	1885-86	In più	in meno
Spese generali della Società	666,785.69	576,812.04	89,973.65	»
Servizio della Manutenzione	1,655,097.81	1,571,955.46	83,141.35	»
» » Trazione . . .	2,319,753.56	2,277,692.37	42,061.19	»
» del Movim e Traffico	1,547,472.39	1,620,071.09	»	73,598.70
Spese generali dell'Esercizio	56,730.58	78,605.92	»	21,875.31
» » dei Magazzini	170,436.07	147,287.28	23,148.79	»
Totali . . .	6,410,179.10	6,270,325.16	238,327.98	98,474.04

Differenza in più L. 139,853.94.

Siccome la lunghezza media dei chilometri in esercizio durante l'anno 1885-86 fu di chilometri 613, mentre tale lunghezza media nel successivo esercizio fu di chilometri 643, l'aumento delle spese si può ritenere in gran parte giustificato.

Difatti, facendo il confronto per chilometro di via, si rileva non solo che la maggiore spesa viene assorbita dal maggiore sviluppo della rete, ma che abbiamo ottenuto una economia di spese rispondente a L. 259.74 per chilometro.

Già dicemmo essere nostro fermo intendimento di introdurre nell'esercizio della nostra rete tutte quelle economie che si possono conciliare con un regolare servizio e colle condizioni speciali della nostra azienda. Questo intento lo abbiamo in gran parte raggiunto col dare al servizio un determinato assetto che ci ha permesso di ridurre notevolmente il personale.

Però l'effetto della nuova organizzazione non si è potuto del tutto esplicare nell'esercizio di cui vi intratteniamo, e nutriamo fiducia che, trascorso il periodo di preparazione in cui ci siamo trovati, molte spese diminuiranno sensibilmente.

Oltre a questo devesi considerare che noi, per semplificare la nostra contabilità, abbiamo dovuto, per quanto più era possibile, lasciare a carico di ciascun servizio le spese onde viene incaricato; evitando in molti casi gli storni e gli addebiti fra i servizi che costituiscono operazioni affatto convenzionali, le quali, aumentando inutilmente il lavoro contabile, possono diminuire quel sentimento vivo d'interesse che i servizi stessi debbono mettere nel cercare ogni economia in quelle spese.

Siccome parecchie differenze risultanti dal quadro sopra esposto, trovano giustificazione, sia in talune condizioni speciali di questo esercizio, sia nella mancanza di addebiti di cui sopra è cenno, crediamo conveniente intrattenervi qui appresso, su tali differenze, affinchè abbiate una idea esatta delle cause che le motivarono.

Sulle spese generali della Società, la differenza in più di L. 89,973.65 è in parte giustificata dal definitivo assettamento degli uffici amministrativi che richiesero un successivo aumento di personale che venne prelevato dai servizi attivi.

E difatti, durante il secondo esercizio gli uffici nuovi da noi costituiti quali il segretariato, la ragioneria, l'ufficio legale, l'ufficio cassa pensioni ebbero quel personale che era necessario loro assegnare pel disimpegno delle rispettive attribuzioni.

Anche l'ufficio del controllo che dapprima era un riparto dipendente da quello di Firenze, fu riorganizzato in relazione agli obblighi da noi assunti col contratto.

Però l'aumento rispondente alla organizzazione dei servizi amministrativi non supera effettivamente le L. 16,930.42

imperocchè la effettiva spesa dell'anno antecedente fu per questo capitolo di L. 649,855.27 e poi ridotta a L. 576,812.04 per uno storno di L. 73,043.23 fatto per equivalente addebito al Governo ed ai fondi speciali di una quota parte delle spese generali. Questo sistema è stato di recente da noi abbandonato in seguito ad accordi presi col Governo e quindi nessuno storno è stato fatto in questo secondo esercizio.

La spesa di L. 83,141.35 fatta dalla manutenzione in più dell'anno antecedente viene giustificata:

a) dall'essersi portato a carico dell'esercizio attuale L. 50,000 che son parte di maggior somma stata detratta dalle spese dell'anno antecedente, ritenendosi che pei progetti, direzione, sorveglianza e collaudo dei lavori di conto del Governo, dello allegato *B* dei fondi di riserva della Cassa per gli aumenti patrimoniali, ecc., si dovesse rimborsare alla Società una somma nella misura rispondente alla effettiva prestazione del personale. Essendo ora intervenuto col Governo un accordo su tali pretensioni, si è gravato lo esercizio attuale della spesa relativa alle partite di cui si è creduto prudente non insistere a ripetere il rimborso e che si presume approssimativamente per la suddetta somma di L. 50,000;

b) dall'avere impiegato maggior numero di traverse, traversoni e lungheroni da ponti per un maggior importo di L. 38,890.

Tutto sommato si può quindi ritenere che le spese di manutenzione di questo anno sono minori di quelle dell'anno antecedente, malgrado il maggiore sviluppo della rete.

La spesa di L. 42,064.19 fatta dal servizio del materiale e trazione in più dell'anno antecedente viene giusticata:

a) dall'essersi nel primo anno detratta dalle spese di esercizio una parte della spesa di riparazione del materiale del montare di L. 108,250 che fu portata a spese di fondazione, ritenendosi come tali quelle dei primi mesi, riferibili alla riparazione straordinaria del materiale che fu da noi trovato fuori servizio;

b) dal non essersi in questo esercizio addebitato al servizio del movimento le ore di manovra le quali, secondo il sistema dell'anno antecedente, avrebbero dovuto ammontare a L. 46,024;

c) dal non aver fatto questo anno al servizio del movimento l'addebito per ungimento veicoli che sarebbe ammontato a L. 5,700.

In conclusione, anche tenuto conto che il servizio del movimento per reciprocità non ha quest'anno addebitato alla trazione L. 5000 per giro di locomotive, si può ritenere che nello esercizio di cui ci occupiamo le spese di questo servizio sono di molto inferiori a quelle dell'anno precedente, malgrado il maggiore sviluppo della rete.

Ad ogni modo, anche quando si prenda per base la intera spesa di questo esercizio, cioè di L. 2,319,750.56, la spesa del materiale e trazione risulta di L. 3607.71 per chilometro di linea, mentre quella dell'anno antecedente si fu di L. 3715.64.

Anche la spesa delle officine presa isolatamente ci offre un'economia, poichè mentre per la manutenzione delle macchine e dei veicoli in questo esercizio si spese la somma di L. 911,342 15, nell'esercizio antecedente la spesa riferibile a questo titolo ammontò a L. 921,820.28.

Nel servizio del movimento e traffico abbiamo ottenuto una economia di L. 73,598.70; però questa somma, come abbiamo già detto, viene in gran parte assorbita dal mancato addebito delle ore di manovra, il cui importo in quest'anno è stato sostenuto dalla trazione.

E giacchè la rete è aumentata di sviluppo, noi, limitando il confronto tra le spese riferibili alla vecchia rete sui due esercizi, troviamo che mentre nell'anno 1885 86 la spesa era di L 1,613,040.61, nell'anno susseguente questa spesa si limitò a L. 1,507,073.14, con una differenza di L. 105,967.47 che è molto al disotto di quella riguardante le ore di manovre.

La qual cosa dimostra che anche questo servizio ha dato risultati soddisfacenti, poichè con una spesa di poco minore di quella dell'anno antecedente ha provveduto allo esercizio di altri 30 chilometri di linea aperti in aggiunta alla rete complementare nell'anno di cui è parola. La spesa chilometrica di quest'anno ascende a L. 2406.49, mentre quella dell'anno precedente fu di L. 2644.32, con una differenza totale di L. 152,924.69; somma di molto inferiore agli addebiti che soleva fare la trazione.

Le spese generali dell'esercizio (imposta fondiaria, tassa pesi e misure, indennizzi per incendi e guasti, spese eccezionali in casi di epidemia, ecc.) sono in quest'anno diminuite di L. 24,875.34.

Tale differenza è dovuta quasi per intero al fatto che nel nostro primo esercizio abbiamo avuto una spesa eccezionale per indennità, sussidî, medicinali, a causa dell'epidemia colerica che nel 1885 afflisse Palermo.

Le spese generali del servizio dei magazzini infine hanno subito un aumento di L. 23,148 79 in questo secondo esercizio, perchè quel ramo di amministrazione è stato riorganizzato con un capo titolare, aggregandovi anche il servizio relativo agli inventari del materiale di esercizio.

Però noi possiamo assicurarvi che tali spese sono in via di diminuzione, ed è a ritenere che nel susseguente esercizio saranno ridotte sensibilmente, malgrado si stia attuando un sistema di contabilità e di controllo che diano alla Società sicura guarentigia di una bene ordinata amministrazione.

E noi confidiamo che convenientemente organizzato questo servizio, oltre a diminuire le rispettive spese generali, potrà dare non pochi vantaggi nell'acquisto e distribuzione delle provviste, nonchè nella regolare tenuta degli inventari, alla cui compilazione esso già attende, malgrado che la Commissione di consegna del materiale rotabile di esercizio non abbia ancora completato il proprio lavoro.

In conclusione, nel tutto insieme, sia che si consideri l'elemento della spesa chilometrica (L 9969.17), sia che si consideri quello del treno-chilometro (L. 2903), le condizioni del nostro esercizio sono in via di successivo miglioramento e ci inducono a sperare che, attuando completamente la nuova organizzazione dei servizi, otterremo risultati ancora più soddisfacenti.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Come nel precedente numero abbiamo annunciato, lunedì scorso si è riunita in Roma la Commissione per lo studio delle Stazioni intorno alla capitale.

Oltre all'onorevole Marchiori, Segretario generale del Ministero dei LL. PP., presidente, intervennero i comm. Massa e Borgnini, i rappresentanti dell'Ispettorato Generale e del Municipio di Roma.

Sappiamo che, dopo lunga discussione, furono prese le seguenti decisioni:

Doversi mantenere l'attuale stazione di Termini e quindi rigettare il progetto di fare una grande stazione fuori Porta San Giovanni, sopprimendo l'attuale di Termini;

Costruire la stazione di Trastevere ed il suo collegamento colla stazione di Termini, passando il Tevere a Ripa Grande;

Fare una stazione ai Prati di Castello e congiungere la linea di Civitavecchia con detta stazione, prolungando poi la strada fino a Ponte Molle, quindi alla Serpentaria sulla linea Roma-Firenze.

La Commissione si riunirà di nuovo martedì p. v. per discutere quale progetto debbasi scegliere pel completamento della linea di circonvallazione dalla Serpentaria a Termini.

><

Ci consta che nei primi giorni della prossima settimana, sotto la presidenza del comm. Fossati R. Ispettore superiore, si raduneranno i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie, Adriatica, Mediterranea e Sicula per discutere i fabbisogni del materiale mobile presentati pel biennio 1887-88, 1888-89.

><

Giovedì 15 corrente si è riunito a Milano il Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo.

Era all'ordine del giorno la decisione sul pagamento del saldo dividendo dell'esercizio 1886-87, nonchè di un acconto sul dividendo dell'esercizio in corso. Fu stabilito questo acconto in L. 7.50, che, aggiunte alle L. 7.50 che rimangono a pagarsi sul dividendo deliberato nell'assemblea generale del 20 novembre u. s., formano un totale di L. 15, il quale sarà pagato agli azionisti a partire dal 2 gennaio p. v.

Venne dipoi, come nello scorso anno, deferito ad apposita Commissione di Consiglieri, l' incarico di rivedere le proposte avanzate dai Servizii per promozioni ed aumenti di stipendio a favore del personale con decorrenza dal 1° gennaio 1888. A membri di detta Commissione furono confermati, oltre il Presidente, i signori comm. Falcone, comm. Frescot, comm. Pedroni e comm. Vimercati.

Udita quindi la relazione sullo stato delle trattative col Governo riguardo alla costruzione delle linee complementari, il Consiglio confermò alla Direzione Generale e alla Presidenza il mandato di proseguire tali trattative, esprimendo il voto ch' esse approdino a concreti risultati.

Il Consiglio si occupò infine degli affari correnti, accordando autorizzazione a procedere e approvando contratti e disposizioni relative al personale.

><

Ci consta che per iniziativa del Presidente del Consiglio dei Ministri è stata nominata una Commissione, composta dai rappresentanti della Società mediterranea e delle varie Amministrazioni Governative interessate, allo scopo di esaminare le condizioni degli scali di Genova, studiarne le cause e proporne i rimedii.

Questa Commissione deve riunirsi oggi (17) a Genova. Per il Governo interverranno l'Ispettore Superiore comm. Ottolenghi, e per la Società Mediterranea, oltre i Capi servizio del Mantenimento e del Traffico, comm. Mantegazza e Bachelet, interverrà anche il Direttore generale comm. Massa per poter giudicare egli stesso dell'andamento delle cose e agevolare il còmpito della Commissione.

><

Sappiamo che con decreto Ministeriale in data 4 corrente la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la maggior spesa di L. 524,225.62 occorrente per la costruzione del 1° tratto della ferrovia d'allacciamento fra la stazione Centrale di Napoli e il Porto.

><

Con altro decreto in data 2 corrente la suddetta Società venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 122,601 per rifacimento di metri 14.530 di binario fra le stazioni di Chiarone e Orbetello, sulla linea Roma-Pisa.

><

Siamo informati che il giorno 11 corrente la Società del Mediterraneo ha indetta la gara per l'appalto dei lavori di completamento dell'armamento al Porto di Savona importanti la somma di L. 19,000. Le offerte dovranno essere presentate prima delle ore 10 ant. del giorno 22 corrente.

><

In data 10 corrente il R. Ispettorato Generale ebbe ad aggiudicare definitivamente alla Ditta Policastro Giovanni di Corigliano, col ribasso del 18.50 per cento sui prezzi di tariffa, i lavori di rialzo della livelletta fra i Km. 54,500 e 58,700 della linea Taranto-Reggio.

><

Lo stesso Ispettorato Generale ebbe pure ad aggiudicare definitivamente l'appalto dei lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Ardore alla Ditta Romeo Antonino di Reggio Calabria col ribasso del 16.26 per cento sui prezzi di tariffa.

><

Siamo informati che la Conferenza generale dell'Unione italo-germanica, la quale, come abbiamo annunziato nel nostro numero 47 del 19 novembre doveva aver luogo in Monaco di Baviera, li 21 dello stesso mese si, è riunita alla data fissata coll' *intervento* dei Rappresentanti di tutte le amministrazioni partecipanti al servizio diretto italo-germanico.

Fra le questioni portate all'ordine del giorno, quelle che riguardano direttamente il commercio furono tutte risolute in senso favorevole al medesimo. Si è cioè stabilito: *a*) che per la pubblicazione delle nuove tariffe dirette resti definitivamente fissata la data del 1° aprile 1888; *b*) che allo speditore sia lasciata la facoltà di scegliere quella via, Brennero o Gottardo, che gli riesce più vantaggiosa nei prezzi di trasporto; *c*) che le due vie concorrenti Brennero e Gottardo, non abbiano, come finora, a dividersi in parti eguali l'utile netto risultante dal traffico da o per i porti di Venezia e Genova; ciò che pel passato ha impedito alle Amministrazioni di una delle due vie di accordare delle riduzioni per agevolare detto traffico lasciando a questo riguardo incombattuta la concorrenza di Trieste da una parte e di Marsiglia dall'altra.

Una commissione d'impiegati riunita in Strasburgo fin dal giorno 5 corr., ha l'incarico di compiere i lavori necessarî per l'attuazione di dette disposizioni.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rimesso al Ministero dei lavori pubblici gli elaborati di appalto per la fornitura di n. 85 locomotive da acquistarsi in conto del biennio dal 1.o luglio 1887 al 30 giugno 1889.

Queste locomotive sarebbero ripartite come segue: N. 20 locomotive a quattro ruote accoppiate a carrello, delle quali N. 8 a G. V.; N. 33 locomotive a 6 ruote accoppiate, di cui N. 13 con carrello e freno Westinghouse; N. 25 locomotive ad otto ruote accop-

piate, e N. 7 locomotive-tenders a 6 ruote accoppiate. La costruzione di N. 37 delle predette locomotive dovrebbe affidarsi alla industria nazionale; le rimanenti 48 dovrebbero essere provviste all'estero.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali ha chiesto l'approvazione governativa del progetto da essa studiato per la fornitura e posa in opera di una tettoia metallica per il servizio dei viaggiatori in stazione di Pistoia e per l'esecuzione dei lavori murarii occorrenti per le fondazioni delle colonne in ghisa di sostegno della tettoia medesima. La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione dei lavori considerati in progetto ascende a L. 162,000.

La tettoia è destinata a coprire un'area rettangolare di m. 115 di lunghezza per m. 28.48 di larghezza.

Le centine sono ad arco a due centri e ad un solo tirante orizzontale: la loro portata teorica è di m. 28.420; la freccia di m. 6.136; e la distanza fra asse ed asse di due centine consecutive è di m. 4.50.

Il numero delle centine normali risulta di 24. Vi sono inoltre due centine speciali sulle fronti destinate a sorreggere l'invetriata.

Tutte le centine poggiano, dal lato del fabbricato, su cuscinetti di ghisa fissati alla muratura e dalla parte opposta su colonne di ghisa.

><

Ci informano da Cagliari che i lavori di costruzione della linea da Monti a Tempio, della lunghezza di circa 40 chilom., procedono molto attivamente. L'argine stradale è oramai completo; le opere d'arte sono tutte compiute; i fabbricati mancano soltanto dei lavori di finimento; e l'armamento è eseguito per 21 chilometri circa.

L'inconveniente successo del rovesciamento e guasto della locomotiva, colla quale si provvedeva ai treni del materiale d'armamento, sarà causa di qualche ritardo nel compimento della linea, che, senza di ciò, avrebbe potuto essere aperta all'esercizio nel mese di gennaio prossimo.

Finora la somma spesa, nella esecuzione della linea, si calcola all'incirca di L. 4,200,000.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate Meridionali, in pendenza delle risoluzioni definitive del Ministero dei lavori pubblici circa il completamento della provvista di tonnellate 21,600 di rotaie in acciaio, occorrenti per i bisogni della propria rete, e delle quali è stato recentemente autorizzato l'acquisto di tonnellate 8000, ha fatto istanza al prefato Ministero per essere autorizzata ad aprire le gare per la fornitura dei materiali accessori di armamento corrispondenti al quantitativo di tonnellate 21,600 di rotaie.

In via subordinata poi la predetta Società ha interessato il Ministero dei lavori pubblici a voler sollecitare il più presto possibile l'autorizzazione delle gare per la provvista del materiale accessorio relativo alle 8000 tonnellate di rotaie di cui già fu concessa la provvista.

Il quantitativo ed il peso di detto materiale risulta come segue:

Compresse a 5 fori	N.	49,284	Ch.	492,840
Chiavarde . . .	»	123,321	»	85,358
Piastre di controgiunto	»	49,284	»	98,568
Piastre ordinarie .	»	222,000	»	444,000
Arpioni speciali .	»	98,568	»	49,284
Arpioni ordinari .	»	444,000	»	177,600

><

Sappiamo che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Adriatico, anche a nome di quella delle ferrovie del Mediterraneo, presenterà quanto prima al R. Ispettorato Generale la proposta per la legalizzazione di tutte le tariffe locali vigenti sulle Reti rispettive.

><

Ci informano da Siracusa che tutti i progetti dei tronchi della ferrovia da Siracusa a Licata, compresi fra Tellaro e Licata, sono oramai completi, ed i pochi lavori accessori ancora da farsi si spera che potranno ultimarsi entro il corrente mese; sicchè la presentazione dei progetti medesimi potrà aver luogo in principio di gennaio prossimo. La riproduzione poi per l'appalto del progetto del tronco da Butera a Terranova è quasi ultimata, ed in breve il progetto stesso sarà presentato al Ministero dei lavori pubblici. Si lavora anche attivamente per completare con sollecitudine il progetto di appalto dell'altro tronco Licata-Falconara.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, ha studiato e sottoposto all'approvazione governativa il progetto per un nuovo orario per la linea da Napoli a Brindisi, che la Società medesima proporrebbe venisse attivato in via di esperimento.

Col nuovo orario verrebbe accelerata la marcia del treno N. 260 che partirebbe da Brindisi alle ore 9 ant. con arrivo a Napoli alle 10.5 pom. e sarebbe spostato il treno N. 267, il quale partirebbe da Taranto alle 4 35 ant. con arrivo a Brindisi alle 6,35 antim. onde ottenere così, nei due sensi, una corrispondenza di andata e ritorno fra Taranto e Lecce.

Le varianti che si proporrebbero agli altri treni sarebbero di poco momento.

In considerazione poi della importanza che verrebbe ad avere la prosecuzione del predetto treno N. 260 fino a Roma, la predetta Società proporrebbe che la partenza da Napoli del treno postale N. 244 venisse posticipata di un'ora all'incirca, stabilendola alle ore 10.35 pom. con arrivo a Roma alle 7.10 del mattino.

><

Ci scrivono da Messina che alla fine di ottobre p. p. restava a scavare nella grande galleria Peloritana, in corso di costruzione lungo la ferrovia da Messina a Cerda, un nucleo di m. 271.40, e da rivestire metri 1,095.44 di galleria.

Il terreno attraversato nel mese di ottobre era costituito da schisti e micaschisti e da guarziti disaggregati, senza infiltrazioni d'acqua, e perciò di facile escavazione; sicchè al giorno d'oggi il nucleo da perforare è ridotto a circa m. 200.

Qualora il terreno non cambi natura, l'incontro delle due avanzate avrà luogo verso la metà del prossimo gennaio. I rimanenti lavori della galleria e quelli dell'intero tronco da Messina a Saponara non potranno però essere ultimati completamente prima del maggio del prossimo anno.

><

La Camera di Commercio ed Arti di Ravenna ha partecipato al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio che in quella città si è impiantato un opificio per la macinazione degli zolfi, situato in vicinanza della Darsena del Canale Corsini e della stazione ferroviaria.

La predetta Camera ha preso argomento da questo fatto per esprimere il desiderio che, nello scopo di dare maggiore sviluppo alla nuova industria, siano concesse, pei trasporti di zolfo dalla stazione di Ravenna, le medesime agevolazioni accordate ad altre stazioni delle Romagne e delle Marche.

Sappiamo a questo riguardo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, nel raccomandare la suaccennata domanda al Ministero dei lavori pubblici, gli ha fatto notare come sarebbe opportuno che venisse estesa alla stazione di Ravenna la tariffa locale N. 216 e che fossero accordate alla stazione medesima le altre riduzioni di tariffa consentite ad altre stazioni marittime per l'esportazione degli zolfi italiani.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, ha accordata la sua approvazione alla proposta delle Amministrazioni ferroviarie, di prorogare per un altro anno, e cioè fino al 16 dicembre 1888, l'applicazione della tariffa speciale N. 601 P. V. relativa ai trasporti delle lastre di vetro per finestre e delle bottiglie di vetro di fabbricazione nazionale.

><

È in corso di firma un decreto del Ministero dei lavori pubblici e di quello di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale è approvata l'aggiunta alla nomenclatura delle merci delle vigenti tariffe e condizioni dei trasporti, della voce: *stoppacci di feltro per fucile e per pistole* (Bourres) colla indicazione della classe 4ª, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Società delle ferrovie dell'Adriatico, anche a nome di quelle del Mediterraneo e della Sicilia.

><

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti le strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni all'uopo occorrenti, possa approvarsi il progetto per l'ampliamento degli impianti del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Nervi, lungo la linea Genova-Spezia, presentato dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo, con perizia annessa rilevante alla spesa di L. 93,000;

2. che non possa essere preso in considerazione il ricorso presentato dal Conte Alessandro Murari contro diniego del signor Prefetto di Verona a decretare lo svincolo di indennità depositata e spettante al ricorrente per espropriazione di terreno occupato colla costruzione della ferrovia Mantova-Legnago;

3. che sia da approvarsi la proposta di transazione delle vertenze insorte tra la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, costruttrice del tronco da Mestre a San Michele del Quarto, della ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro, e l'Amministrazione governativa circa il collaudo e la liquidazione dei lavori eseguiti per la costruzione del predetto tronco di ferrovia:

4. che si possano approvare gli atti di sottomissione stipulati con diverse Ditte per la fornitura alla Società delle ferrovie Meridionali di rotaie, piastrelle, chiavarde ed arpioni per una spesa complessiva di L. 39,710.

><

Nelle sedute tenutesi il 15 andante dal Comitato e dal Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta Trotti Bentivoglio per transazione di una lite vertente per esproprio terreno occorrente per l'impianto della nuova linea di Circonvallazione di Milano.

Colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche per fornitura di una piattaforma girevole destinata al tronco Cuneo-Robilante.

Colla « Société Industrielle et Commerciale des métaux » di Parigi per fornitura di Kg. 10,000 di rame rosso in foglie.

Colla Ditta E. Breda e C. di Milano per fornitura di un carrello trasbordatore a vapore destinato al riparto calderai nelle nuove Officine di Torino P. N.

Colla Ditta De Miglio Francesco di Cotrone per sistemazione frana al Km. 247 della linea Taranto-Reggio.

><

Approvazioni di spese per lavori pervenute alla Direzione Generale delle strade ferrate del Mediterraneo dal R. Ispettorato Generale:

L. 43,231 per impianto di nuovi binarii per lo scarico merci a S. Bibiana nella stazione di Roma-Termini;

L. 64,000 per risanamento e completamento della massicciata fra le stazioni di Segni e Sgurgola sulla linea Roma-Napoli;

L. 30,597 per rifacimento di metri 4004 di binario fra Asti e Annone (progressive 61,048 e 65,052) sulla linea Torino-Genova;

L. 17,298 per rifacimento di Km. 2 di binario e di n. 4 deviatoi allo scalo merci in stazione di Roma-Termini:

L. 32,008.16 per rifacimento di metri 3,966 di binario fra i Km. 237,294 e 233,292 della linea Empoli-Chiusi;

L. 14,454 per rifacimento di metri 1866 di binario fra le stazioni di Signa e Montelupo sulla linea Firenze-Pisa;

L. 24,818 per rifacimento di metri 3183 di binario fra le progr. 25,317 e 28,500 sul tronco Montelupo-Empoli della linea Firenze-Livorno;

L. 27,515.42 per rifacimento di binario fra le progressive 30,496 e 34,566 fra Cava d'Alzo e Novara e di due scambi in stazione di Gozzano;

L. 3,455 per rifacimento di metri 419 di binario in stazione di Sarzana;

L. 1,706.88 per rifacimento di metri 315 di binario fra le stazioni di Sesto-Calende ed Arona;

L. 1,000 per costruzione di un casotto in muratura per l'impianto del servizio scaldapiedi in stazione di Ottaiano sulla linea Cancello-Torre Annunziata.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici in recenti adunanze ha approvato i seguenti progetti:

Nuovo progetto di ampliamento e sistemazione della stazione di Bussi, lungo la linea Pescara-Aquila;

Progetto di appalto per la fornitura dei meccanismi fissi nelle stazioni di Nuceto, Bagnasco e Priola, lungo i due tronchi da Ceva a Mursecco della ferrovia Ceva Ormea;

Progetto di variante del Tirso lungo i tronchi Silanus-Tirso Onniferi, della ferrovia Macomer-Nuoro;

Progetto di allargamento del ponte sul fiume Marecchia, lungo il tronco Rubicone Rimini della ferrovia Ferrara Ravenna-Rimini;

Progetto di un tronco di tramvia a vapore dalla stazione di Venaria Reale all'abitato omonimo;

Progetto per la fornitura d'acqua ad alcuni caselli ed alle stazioni di Montiovet e Chambave nella ferrovia da Ivrea ad Aosta;

Progetto per l'aggiunta di un binario per servizio merci in stazione di Rol -Novi lungo la linea Mantova-Modena;

Progetto del tronco Revere-Ostiglia, con ponte sul Po, nella ferrovia Bologna Verona.

Il Consiglio medesimo ha inoltre prese le seguenti deliberazioni:

a) ha approvata la perizia suppletiva di maggiori lavori per la condotta d'acqua pel rifornitore di Cefalù nella ferrovia Messina-Patti-Cerda;

b) ha ritenuto ammissibile con alcune avvertenze lo schema di componimento delle vertenze insorte coll'impresa Cavallo per la costruzione del tronco Persiceto-S. Felice nella ferrovia Bologna Verona;

c) ha ammesso con qualche eccezione il collaudo della impresa Foschetti per la costruzione di un cunettone lungo il tronco da Condoleo a Bagnara, nella linea Reggio-Castrocucco;

d) ha dichiarato che prima di pronunziarsi sul progetto modificato per una ferrovia da Viterbo a Corneto Tarquinia occorre che il consorzio costituitosi per la costruzione della linea medesima dimostri i mezzi finanziari di cui può disporre e l'utilità della nuova ferrovia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. Il preventivo della spesa di L. 22,400 occorrente per il parziale impianto del servizio alla stazione di Palma lungo la linea da Cancello ad Avellino;

2. Il contratto stipulato con la Società Veneta per imprese pubbliche e costruzioni, pei lavori occorrenti per la sostituzione di impalcatura metallica ad un ponte della linea Cancello-Avellino;

3. Preventivo di L. 5000 occorrenti per riparare i guasti sofferti dall'officina per la fabbricazione del gaz ricco in stazione di Roma, in seguito all'esplosione avvenuta la mattina del 24 ottobre p. p. nell'interno dell'officina stessa;

4. Contratto stipulato con la Società Nazionale delle officine di Savigliano per la fornitura di quattro carrozze a due assi con due compartimenti a letti — spesa occorrente L. 86,755;

5. Preventivo di spesa di L. 7500 per lavori di costruzione di un chiosco in legname, ad uso di caffè sul piazzale esterno della nuova stazione di Spezia;

6. Preventivo di L. 5500 per l'attuazione di alcuni provvedimenti intesi ad aumentare i mezzi di protezione del bivio di Tortona, lungo la linea Novi-Piacenza;

7. Preventivo di L. 14,000 per lavori lungo l'argine d'imbuto al ponte sul Ticino presso Vigevano, nella linea Vigevano-Milano;

8. Preventivo di L. 11,000 per la costruzione di una tettoia sussidiaria in stazione di Monza a riparo del marciapiedi verso Nord, lungo il binario della linea Monza-Lecco;

9. Preventivo di L. 3700 occorrenti per l'impianto di siepe viva di biancospino a chiusura di una parte della linea di circonvallazione di Milano;

10. Preventivo di L. 19,000 occorrenti per l'acquisto e per l'impianto di un apparato centrale per la manovra di scambi e segnali, del sistema Bianchi-Servettaz già in via di esperimenti nelle stazione di Abbiategrasso.

11. Preventivo della spesa di L. 3630 per lavori ai dischi di talune stazioni nelle linee Roma-Napoli e Caianello Isernia.

12. Preventivo di L. 139,000 per applicazione di nuovi fili telegrafici sulle linee Roma-Napoli e Pisa-Roma.

13. Preventivo di L. 2180 per lavori d'impianto di una fermata a Casorate, lungo la linea Rho Sesto Calende.

— Il Comitato superiore delle strade ferrate ha approvato i progetti d'appalto presentati dalla Società del Mediterraneo per la costruzione delle soprafondazioni del fabbricato viaggiatori e della tettoia metallica nella nuova stazione di Trastevere in Roma.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Società delle strade ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa le seguenti proposte;

1. Per il rifacimento in acciaio di m. 2000 di binario e di n. 8 deviatoi nello scalo delle ex ferrovie Romane nella stazione di Napoli — spesa preventivata L. 25,500;

2. Proposta per il risanamento della massicciata nel tronco da Verdello a Bergamo della ferrovia Milano-Peschiera — spesa occorrente L. 31,000;

3. Proposta per l'impianto della illuminazione a gaz nel nuovo scalo-merci in stazione di Parma — spesa presunta L. 11,200;

4. Proposta per il rifacimento in acciaio di m.l. 1537, di binario in ferro, lungo il tronco Casalpusterlengo-Codogno e di n. 8 deviatoi in stazione di Casalpusterlengo (linea Milano-Piacenza);

5. Proposta per la costruzione e posa in opera delle ferramenta dei nuovi fabbricati nella stazione di Pistoia — l'ammontare dei lavori preventivati ascende a L. 108,000;

6. Proposta per lavori di consolidamento al ponte di m. 6, al km. 150,944, della linea Foggia-Napoli — spesa occorrente L. 8400;

7. Proposta per la costruzione del fabbricato definitivo in muratura nella stazione di Casaletto-Vaprio in sostituzione dell'attuale baracca in legname — spesa preventivata L. 32,500;

8. Proposta per lavori di ampliamento della stazione di San Valentino al km. 31,133 della linea Castellammare Adriatico-Terni — spesa prevista L. 31,050;

9. Proposta per provvedere la stazione di Verona di un luogo di scarico delle materie di rifiuto provenienti dalle officine e dalla rimessa per le locomotive — importo L. 14,520;

10. Proposta per l'impianto di due cordoni telegrafici nella galleria della Rossa fra le stazioni di Albacina e Serra San Quirico (linea Orte-Foligno-Falconara), spesa L. 4700;

11. Completamento del tronco Ravenna-Cervia della linea Ferrara Ravenna-Rimini. L. 130,000;

12. Ricostruzione e rialzamento dell'argine contenitore delle piene del fiume Vomano al chil. 327+350 della linea Bologna-Oltranto, L. 41,800.

Stazione di Bastia. — Nella seduta del 12 corrente, alla Camera dei deputati, gli onorevoli deputati Garelli,

Galimberti, Serra, Roux, Basteris, Boselli, Delvecchio, Giolitti, Villa, Plebano, Berti, Chiaves, Peyrot, Demaria, Massabò, Buttini, Giordano, Gianolio, Vayra, Compans, Capoduro e Sanguinetti hanno presentato alla presidenza della Camera la seguente interpellanza:

« I sottoscritti desiderano interpellare l'on. ministro dei lavori pubblici sui ritardi frapposti alla costruzione della stazione di Bastia. »

L'on. Garelli, nella seduta del 14, svolse la interrogazione; alla quale fu data la seguente risposta:

Saracco (ministro dei lavori pubblici) ritiene che le ragioni del ritardo della apertura della stazione di Bastia fossero conosciute dall'on. Garelli e dagli altri onorevoli interroganti. Nel presente momento il ministro crede si debba procedere ai lavori; e dichiara di aver date le disposizioni opportune perchè si dia mano ai lavori.

Ferrovie Sarde. — La Società per le strade ferrate secondarie della Sardegna ha sottoposto all'approvazione del ministero dei lavori pubblici il progetto esecutivo della linea da Sassari ad Alghero, il quale è quasi conforme al progetto di massima, fatta eccezione di alcune varianti per migliorarne il tracciato, sia per quanto riguarda la planimetria che per quanto riguarda il profilo.

Ferrovie Complementari. — Presso il Ministero dei lavori pubblici (Ispettorato generale delle strade ferrate) avrà luogo il 29 corrente alle ore 10 ant. un unico e definitivo appalto per le provviste dei ferri minuti del 1° tipo economico per l'armamento di diversi tronchi delle ferrovie complementari, in due distinti lotti, cioè:

Primo Lotto

Stecche corniere -	quint. 3,799.04	Importo	L. 216,296.41
Piastre di fondo -	id. 3,297.91		

Secondo Lotto

Chiavarde con rosette -	id. 778.23	id.	» 106,631.67
Arpioni -	id. 2,243.55		

Cauz. provv.: 1° lotto L. 10,800; 2° lotto L. 5,300
Cauz. def.: 1° lotto L. 21,600; 2° lotto L. 10,700.

Notizie Ferroviarie Estere

Francia e Gottardo. — Nella sua seduta del 9 corr., il Consiglio municipale di Parigi, su relazione e proposta del dottore Chantemps, ha presa la seguente deliberazione:

Considerando che, e per i danni toccati alle Compagnie francesi di ferrovie e di navigazione nei trasporti e per le nuove correnti commerciali che si formano a pregiudicio della Francia, la concorrenza del Gottardo è questione della più alta importanza per il commercio francese;

Visto il progetto presentato dal sig. Edmondo Théry, il quale abbrevia di 184 chilometri la distanza da Anversa a Marsiglia mediante la costruzione di una ferrovia di raccordo tra Chagny (della Paris-Lyon-Méditerranée) e Hirson (della Nord);

Visto la proposta del signor Chantemps e parecchi suoi colleghi di domandare al Governo che esso faccia procedere con tutta solerzia agli studi circa il tunnel di Faucille;

Considerando come, anche nel caso favorevole dell'esecuzione del progette Théry, è pur sempre speciale interesse francese che le relazioni commerciali dell'Italia col nord-ovest dell'Europa si avviino più facilmente per il Moncenisio che per il Gottardo;

Considerando che il traforo del Faucille, che avrebbe per corollario la costruzione del tronco Ginevra-Cruseilles-Annecy e la rettificazione della linea da Albertville a Aiguebelle, abbrevierebbe di molto la distanza da Dijon a Modane;

Che questo progetto, coordinato col progetto Théry, darebbe al Moncenisio un vantaggio di circa 130 chilometri sul Gottardo;

Che sarebbe facile, con tale vantaggio e con una combinazione di tariffe, di far sì che il tunnel francese (?) abbia il sopravvento sul tunnel tedesco e non gli lasci modo di battere Marsiglia;

Che di tal modo i due progetti si completano l'un l'altro, invece di presentarsi in concorrenza;

Approva il progetto presentato dal signor Théry;

E fa voti perchè il Governo faccia studiare, il più presto possibile e come già gliene fu presentata dimanda dal Consiglio di Stato di Ginevra, il progetto relativo al tunnel del Faucille.

Ferrovia del Gottardo. — Secondo una corrispondenza della *N. G. di Zurigo*, nel tunnel di Polmengo sono già incominciati i lavori necessarî per la posa del secondo binario. Come si sa, tutte le gallerie della linea del Gottardo furono già scavate in callotta, per la larghezza necessaria, per i due binarî. In alcuni di essi manca solo di scavare il piedritto destro, in altri quello di sinistra, in altri finalmente amendue i piedritti; si dovrà quindi far saltare la roccia ivi esistente e rivestirne i fianchi colla muratura dei piedritti. Questo lavoro, difficile e delicato, imbarazzerà certamente l'esercizio della ferrovia, ed esigerà del tempo per il suo compimento. Al presente si fanno degli esperimenti con una nuova materia esplodente, che pare abbia dato finora buoni risultati.

Ferrovie Francesi. — Il grande ponte metallico, destinato a congiungere la ferrovia di Calais con quella di Boulogne *sur mer*, sarà inaugurato entro il gennaio prossimo.

Il tragitto Paris-Calais ne sarà abbreviato di circa quattro ore di viaggio.

Ferrovie Tedesche. — Il governo tedesco ha deliberato la costruzione di una linea ferroviaria Menningen-Hergatz-Warisen-Costanza, la quale si colleghi alla linea di cinta del lago (della quale si comincieranno quanto prima i lavori). La nuova linea, che ha uno scopo eminentemente strategico, abbrevierà di 80 chilometri la distanza tra la Germania settentrionale ed il lago di Costanza.

Ferrovie Turche. — La grande strada ferrata asiatica, da Ismid a Bagdad, ottenne a Costantinopoli favorevolissime relazioni di tutti i ministeri; e la sanzione di essa fu accordata con una leggiera modificazione tecnica, che è già sin d'ora sottomessa ai promotori. Quando tale cosa sia regolata, l'affare sarà deciso a favore del sindacato inglese.

Si disse che repugnava generalmente al Sultano sanzionare lavori di strade ferrate nella Turchia d'Asia e specialmente quando v'hanno interessamento gli stranieri. Ma questa asserzione è inesatta, perchè le dichiarazioni del Sultano al signor Chamberlain — quando egli era a Costantinopoli — la smentiscono assolutamente; e si può ricordare all'uopo la grande pubblicità data allora a tali dichiarazioni. Il ministro attuale dei Lavori Pubblici, Zihny pascià, si sforza molto lodevolmente ad attirare il capitale straniero.

Ferrovie Chinesi. — Riportiamo dal *Journal des Transports* la seguente lettera indirizzata dal signor Truth al Direttore della *Railroad Gazette*, di New-York:

Kaïping (China), 20 agosto 1887.

Mi meraviglio assai di leggere nel vostro giornale la grave notizia che il Vicerè ha « inaugurata » la strada ferrata da Takou a Tientsin parecchie settimane or sono e cioè prima che sia stata data dallo Stato la concessione della linea. Il ministro della China a Berlino ha forse fatto un brutto tiro

a Bismarck, o ha forse voluto fornire notizie alla stampa tedesca, alquanto sonnolente. Comunque sia, i giornali di tutto il mondo hanno riportata tale notizia; ed è opportuno perciò togliere questa illusione.

La Compagnia della ferrovia della China, conosciuta da poco tempo col nome di *Kaïping Railvay C. Limited*, ha ottenuto dal Governo la concessione della linea Tientsin-Takou e Takou-Lutaï, che si raccorderà alla ferrovia Lutaï-Kaïping da essa ha costrutta nello scorso anno. La lunghezza della linea, attualmente in corso di costruzione, sarà di circa 95 chilometri. I lavori di trasporto di terra e le pile dei ponti sono assai avanzati; ed attendonsi per il prossime mese 6,500 tonnellate di rotaie. Un ponte si costruisce negli Stati Uniti, gli altri in Inghilterra. La modicità dei prezzi in quest' ultimo paese ha fatto sì che esso ottenne la maggior parte dei lavori. I veicoli saranno interamente di tipo americano; ma i particolari saranno perfezionati, perchè non sarebbe prudente lo spedire veicoli di qualità inferiore in un paese lontano e dove le riparazioni costano assai. Le traversine di legno vi sono adoperate per causa del loro buon prezzo e della loro eccellente qualità. Le rotaie pesano 50 e 70 libbre il metro. Circa 40 ponti, da 300 ad 800 piedi, sono in costruzione; tutti i parapetti sono in ferro od in acciaio. La linea, compreso il materiale mobile, ecc., costerà, a lavoro finito, circa 376,450 lire al chilometro.

Notizie Diverse

Locomotiva gigante. — Il *Journal des Transports* ha annunciato che il Ministro dei lavori pubblici, in Francia, ha autorizzato gli ingegneri delle ferrovie dello Stato a mettere in esperimento una locomotiva gigante; le cui ruote misurano metri 2,50 di diametro. Tale locomotiva può perciò percorrere, a quanto pare, da 130 a 150 chilometri all'ora.

Il medesimo *Journal des Transports* ha dati, nello scorso anno, i particolari della locomotiva ed ora annuncia che essa è invenzione del signor Estrade, antico allievo della Scuola Politecnica. Fu costrutta da circa 18 mesi, ma sino ad ora non era stata oggetto di esperimenti ufficiali.

Esposizione a Londra. — Nel mese di maggio 1888 si aprirà in Londra un' esposizione italiana che comprenderà i seguenti gruppi. 1. Prodotti naturali vegetali; 2. Latticini, prodotti alimentari conservati in genere; 3. Vini, altre bevande, olii; 4. Mineralogia, Metallurgia; 5. Meccanica, Elettricità; 6. Coloniali, prodotti chimici derivanti; 7. Sete, canape, lino e loro lavoro; 8. Carte, libri ed oggetti di cancelleria; 9. Mobili, decorazioni, carrozzeria; 10. Industria artistica, vetraria, mosaici, ceramica; 11. Manufatti in genere non menzionati in altre classi; 12. Prodotti del mare, pesca, costruzioni navali; 13. Didattica, Istituzioni italiane in genere; 14. Musica e strumenti musicali; 15. Belle arti.

Le schede si possono ritirare presso le Segreterie delle Camere di Commercio; esse devono essere consegnate prima del 20 gennaio 1888. Lo spazio verrà concesso gratuitamente.

Il palazzo del parlamento a Berlino. — I lavori del nuovo palazzo pel Reichstag procedono alacremente. La spesa è preventivata in 29,617,000 marchi -- 37 milioni di lire italiane. Questo grandioso palazzo avrà un'altezza di m. 26.50 nella parte centrale: le quattro torri laterali toccheranno i 40 metri.

L'area ha costato 7,222,437 marchi (1,25) e dedotte le spese di costruzione, resteranno 2,681,000 marchi pei lavori d'ornamento interno, illuminazione e mobilio.

Telegrafi e telefoni. — *Telegrafi sottomarini* — L'ing. Pirelli che assunse, com'è noto, l'impresa di collegare telegraficamente le isole attorno alla Sicilia col continente, parte dalla Spezia, se non è già partito, col cavo, costruito nella nuova fabbrica italiana, impiantata alla Spezia.

— Il *Temps* ha da Londra che il piroscafo *Roddam*, di 3000 tonnellate, ha lasciato North Woolwich oggi, portando un cordone telegrafico sottomarino, destinato a collegare telegraficamente all'isola di Cuba, il Venezuela, Curacao, Santo Domingo e Haiti. Questo cordone è il primo tronco di una rete francese, collegante l'America del Sud e di cui la Societa francese dei telegrafi sottomarini ha assunto l' impianto.

Telefoni — Si è aperta in Francia una nuova linea telefonica da Lille a Parigi. È la quinta linea a grandi distanze, impiantata ed esercitata dallo Stato. Queste linee sono: Parigi-Havre; Parigi Rouen; Parigi-Reims; Parigi Bruxelles e Parigi-Lille.

Illuminazione delle vetture dei viaggiatori in Germania. — Riassumiamo dalla *Gazzetta dell' Unione delle Ferrovie tedesche* il seguente studio, compilato dall'Ufficio imperiale delle strade ferrate, sui varî modi d'illuminazione usati nelle vetture per i viaggiatori sulle linee tedesche, eccettuata la Baviera.

Risulta da questo studio che nel 1886, avendovi 19,663 vetture, 11,938 erano illuminate a gaz, 5,305 a olio e 2,420 a candele,

Il gaz impiegato è il gaz ricco, sistema Pintsch, che è generalmente compresso a 6 atmosfere ed immagazzinato in ispeciali serbatoi che bastano da 30 a 36 ore di illuminazione.

L'olio è di colza; un tempo adoperavasi su qualche linea il petrolio, ma fu smesso per i pericoli di incendio.

Le candele ormai non sono più in uso che su qualche linea secondaria.

La maggiore sostituzione si fece tra il gaz e l'olio; tant' è che — mentre, nel 1879, il gaz rappresentava il 16.4 0[0 e l'olio il 67.8 0[0 nella illuminazione dei treni — ora il gaz vi rappresenta il 60.7 0[0 e l'olio il 27 0[0.

Il prezzo, poi, di ogni becco e per ogni ora è in media di L. 0,037 64 per il gaz, L. 0,056.35 per l'olio, L. 0,042,27 per le candele.

Nel 1883 e 1884, su qualche linea della Prussia, si fecero esperienze di lampade elettriche ad incandescenza; susseguentemente, sulle ferrovie del Wurtemberg si fecero più ampi ed importanti esperimenti, che recentemente furono rinnovati sulla linea di Mein-Neckar.

La necessaria corrente era fornita generalmente da una dinamo posta nel bagagliaio ed attivata da uno degli assi del veicolo; adoperavansi nel medesimo tempo gli accumulatori.

Coi progressi dell'applicazione della elettricità diminuirono progressivamente le spese di tale illuminazione, dispendiosa assai nei suoi primi tempi; ed oggi il Wurtemberg non la calcola più che a L. 0,0394 per ora. Si ottennero dei pari favorevolissimi risultati circa la sua potenza e fissità; e pur tali esperienze non debbonsi ancora considerare come decisive. L'illuminazione a gaz, inoltre, presenta lo speciale vantaggio che ciascuna vettura è provvista di una sorgente propria di luce ed indipendente dalla posizione della vettura nella formazione del treno.

Del resto poi l'adozione generale della illuminazione elettrica — pur ammettendo che si riesca a togliere tutte le imperfezioni inerenti al sistema attuale — troverebbe sempre, per ora, un ostacolo nel possesso degli apparecchi a gaz che l'Amministrazione delle ferrovie germaniche ha acquistati con gravissima spesa.

Canale di Panama. — Un telegramma da Panama al signor Ferdinando De Lesseps annunzia che un primo tratto

del canale di Panama fu aperto il giorno 23 novembre alla navigazione.

Diamo qui il testo del telegramma:

Lesseps — Parigi.

« *Panama*, 26 novembre — Abbiamo navigato questa mattina e, seguendo l'asse del canale, in un modo continuo dal chilometro 17,400 alla rada di Limon sull'Atlantico. La totale lunghezza del canale marittimo ora aperto è di 25 chilometri.

« *Noailles.* »

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		10 Dicembre	Dicembre 17
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 804,50	801
» »	Mediterranee	» 627	620
» »	Sicule	» —	—
» »	Sarde (preferenza)	» 280	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 392	390
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 551	552
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 308	308
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara Seregno	» 250	250
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 317,50	318
» »	» 2ª emiss.	» 311,50	314
» »	Centrale Toscana	» 536	—
» »	Meridionali	» 321	320 50
» »	Sarde, serie *A*	» 313	314
» »	» serie *B*	» 316	317
» »	» 1879	» 318	317
» »	Pontebba	» 485	486
» »	Nord-Milano	» 270	—
» »	Meridionali Austriache	» 311	299 50

ESTRAZIONI

Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche — Estrazione di N. 39 obbligazioni pagabili alla pari dal 1° genn. 1888.

Titoli da una obbligazione:

6775 5140 1374 1114 1190 5184 572 4862 4615 6722
2554 2889 547 6860 5108 1301 1479 7346 4161.

Titoli da cinque obbligazioni:

309 900 208 492

Ferrovia Pontebbana. — Il 21 novembre u. s. ebbe luogo in Roma la dodicesima estrazione di 47 Obbligazioni da L. 500, che cesseranno di fruttare il 31 dicembre corrente:

696 3427 4381 4649 4685 5422 7960 9057
10372 10432 11937 12389 13224 15198 17936 19010
20661 20923 25226 25802 26704 27388 27600 31528
31570 33296 34110 34852 35693 37217 37411 37634
39090 39842 39882 42337 44821 44833 46057 48800
51310 51818 51920 53553 54824 55204 55572

Navigazione Generale Italiana. — I signori portatori delle obbligazioni R. Rubattino e C. sono prevenuti che essendosi proceduto alla quattordicesima estrazione di una delle serie componenti quel prestito, ne venne estratta la serie X.

Le 500 obbligazioni da L. 1000 cadauna di questa serie (250 in oro e 250 in carta) verranno rimborsate alla pari a partire dal 31 del corrente mese di dicembre.

Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice — Il 7 corrente vennero estratte 67 azioni le quali verranno rimborsate al valore nominale in occasione del pagamento del vaglia 1.o genn. 1888.

1.a Serie — Torino-Pinerolo

28 42 393 448 574 689 1308 1334 1388 1451
1601 1929 1988 2577 2593 2653 2665 2909 2915 3046
3168 3294 3397 3449 4131 4471 5093 5214 5505 5673
6017 6019 6042 6449 6548 6824 7052 7630 7668 7984
8260 8641 8894 9081 9190 9411 9452 9761 9877 10061
10156 10235 10353 10836 10852 10928 10948 11042
11107 11124 11307 11585.

2.a Serie — Pinerolo-Torre Pellice

1117 1247 2428 4094 4550.

PAGAMENTI

Società Nazionale delle Officine di Savigliano. — Dal 9 gennaio prossimo verrà pagata dalla Banca di Torino la somma di L. 12.50 per ogni Azione in conto utili dell'interesse 5 0[0 pel 1.° semestre 1887, contro rimessione del vaglia n. 12.

Società italiana per le Strade ferrate della Sicilia — A datare dal 20 corrente verrà pagato in L. 5 la cedola N. 3 delle Azioni a saldo degli utili del 2.o esercizio sociale 1886 87.

VERSAMENTI

Banca Tiberina — Il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato la chiamata dei versamenti sulle Azioni di nuova emissione, che si effettueranno come segue:

Il 4.o dal 20 al 25 novembre 1887 — Il 5.o dal 20 al 25 dicembre 1887 — Il 6.o dal 20 al 25 gennaio 1888 — Il 7.o dal 20 al 25 febbraio 1888 — L'8.o dal 20 al 25 marzo 1888 — Il 9.o dal 20 al 25 aprile 1888 — Il 10.o dal 20 al 25 di maggio 1888.

EMISSIONI

Banca Nazionale del Regno d'Italia. — I possessori dei Buoni provvisori delle obbligazioni ferroviarie 3 0[0, sono avvertiti che il cambio dei detti buoni in titoli definitivi avrà principio nel giorno 14 corrente presso gli Stabilimenti e Ditte che ricevettero le sottoscrizioni.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Direzione del Genio Militare di Torino (21 dicembre, ore 3 pom. unico e definitivo). Appalto dei lavori di riparazioni ai tetti, alle merlature, agli abbaini, alle doccie e grondaie nella Caserma della Cernaia in Torino. Importo L. 8000. Cauzione L. 800. I lavori dovranno essere compiuti entro giorni novanta.

Deputazione Provinciale di Torino (26 dicembre, ore 10 ant., fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione di un ponte in legname, con spalle in muratura sulla Dora Riparia, lungo la strada provinciale Susa-Oulx, tra Salbertrand ed Oulx, in surrogazione dell'attuale ponte Ventoux. Importo ridotto L. 30,575. (V. n. 49 del *Monitore*).

Direzione straordinaria del Genio Militare per la Regia Marina (Venezia) (27 dicembre, ore 1 pom., unico e definitivo). Appalto delle opere occorrenti per l'ampliamento e sistemazione della scuola allievi macchinisti nel fabbricato Celestia in Venezia. Importo L. 75,000. Lavori compiuti in 300 giorni. Cauzione L. 8000. Deposito per spese L. 700.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (30 dicembre, ore 1 pom. 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto per la manutenzione novennale, dal 1.o gennaio 1888, del tronco della strada provinciale da Torino alla Svizzera, compreso tra Tronzano ed il confine con Biella oltre Buronzo. Importo L. 5080 annuo. Fatali 11 gennaio p. v. (V. n. 49 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Alessandria (30 dicembre, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione del tronco della strada provinciale Annone Nizza compreso fra l'abitato di Rocchetta-Tanaro e il termine della chiusa di Costigliono verso Incisa. Importo L. 141,200. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in 12 mesi. Fatali 14 gennaio, ore 10 ant.

Aggiudicazioni definitive

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte metallico sul fiume *Tacina* presso Serrarossa per conto dell'Impresa Boratto, Drammis e Labò.

Comune di Meina — L'appalto della costruzione della strada consortile Meina-Ghevio-Pisano-Corciago, venne aggiudicato al signor Aceti G. B. per L. 27,205. (V. n. 48 del *Monitore*).

Comune di Portomaggiore — L'appalto della manutenzione a ghiaia delle strade comunali nel triennio 1888-90, fu aggiudicato al signor ing. Chierici Vincenzo, Portomaggiore, per 29,391.41. (V. n. 46 e 48 del *Monitore*).

Prefettura di Ancona — L'appalto per la costruzione delle sponde murate nel porto di Senigallia, fu aggiudicato al signor Gaetano Patrignani per L. 24,729.52

Direzione del Genio Militare di Firenze — L'appalto per la costruzione di una tettoia in ferro per copertura del cortile adiacente all'officina litografica dell'Istituto geografico, fu aggiudicato al signor Puccinelli Salvatore per L. 16 065.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pisa. — L'appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione dell'alveo e degli argini del fiume Tora, nel tratto compreso fra metri 692,67 sotto corrente al ponte di Ferretto e metri 292.73 sotto-corrente a quello di Stagno, fu aggiudicato col ribasso del 17.35 0[0, su L. 124.780 al signor Vaglini Egisto. (V. n. 47 del *Monitore*).

Prefettura di Padova — L'appalto dei lavori pel rialzo ed ingrosso con parziali rifili dell'argine destro Fratta nei Comuni di Merlara e Castelbaldo, venne aggiudicato al signor Turchetti Giovanni, fu Antonio, per L. 22,553,48.

Municipio di Venezia. — L'appalto dei lavori vari nelle vicinanze di S. Pietro in Volta presso Venezia, fu aggiudicato al signor Mansutti Francesco, per L. 12,672.40.

Deputazione Provinciale di Torino. — L'appalto per la ricostruzione del ponte San Filippo, fu aggiudicato al signor Ussoglio Francesco, Giaveno (Torino) per L. 15,024.71.

Municipio di Sassari — L'appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione della Strada Comunale obbligatoria da Ottana, Orani e Orotelli, venne aggiudicato al sig. Carlo Garzena, Nuoro, per L. 101,700.

Comune di Belluno — L'appalto per la manutenzione della strada Tai a Lozzo, ecc., venne aggiudicato al signor Gei Bortolo, per L. 3656.25.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 1° al 20 Dicembre 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio Rete principale	4027	4027		
» secondaria	547 4574	366 4393	181	—
Media in esercizio	4560	4383	177	
Viaggiatori	1,179,738.38	1,143,963.18	35,775.20	—
Bagagli e Cani	60,220.82	59,131 19	1,089.63	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	355,043.20	328,275.86	26,767.34	—
Merci a P. V.	1,915,439 45	1,593,187.23	322,252.22	—
(2) TOTALE	3,510,441.85	3,124,557.46	385,884.39	—

Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Dicembre* 1887.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori	21,958,929 67	20 592,152 88	1,366,776 79	—
Bagagli e Cani	1,081,665 94	956 388.13	125,277.81	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	5,160,351.59	4 661,597 23	498,754.36	—
Merci a P. V.	26,496,384 18	24,360 992.41	2.135,391.77	—
(2) TOTALE	54,697,331.38	50.571,130.65	4,126,200.73	—

(3) Prodotto per chilometro.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	AUMENTO	DIMINUZIONE
della decade	771,86	715.49	56.37	
riassuntivo	12,063 81	11,606.87	456 94	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta
PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal 1° al 10 Dicembre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massalombarda Porto-Maggiore
	Chil. 32	Chil. 108	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 24	Chil. 44	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 59
Viaggiatori.	3,813.15	13,894.40	1 050,70	2,4 0 95	769.10	3,368.50	2,768.00	3,082.25	4,736.65	1,460.95	888,25	3,577.25
Bagagli . .	82.35	286.65	20.55	56.55	56 55	101.50	»	21.40	41.65	24.75	17,60	18,85
Merci G. V.	597.80	1,543.40	120 85	307 00	431.70	243.60	»	74.30	226 65	42.00	»	65.70
Id. P. V. A.	50.50	1,517,55	»	312.05	»	404.05	»	.	-	32.10	»	127,00
Id. P. V.	2,662.35	[illegible]	956.10	1,468 35	1,124 85	1,316 05	640.20	320.80	1,270.30	282.05	»	210,55
Totali. .	7,236.15	21,602.10	2,148.20	4,574.90	2,336.30	5.423.70	3,408.20	3.498.75	6,275.25	1,841.85	905.85	3,999,35

ANNUNZI

(THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED)

Canal Road King's Cross

LONDRA

FRENI FORNITI DALLA COMPAGNIA

Automatici ad aria compressa
Non automatici ad aria compressa.
Automatici a vuoto
Non automatici a vuoto.
A vapore per locomotive.

AMMONTARE *delle applicazioni del freno* VESTINGHOUSE *ad aria compressa, sino al* 30 *Giugno* 1886.

Locomotive . . .	**N.**	**17,930**
Carrozze e carri .	**»**	**102,164**
	Totale N.	**120,094**

AGENZIE

ITALIA e SVIZZERA: Napoli, Corso Garibaldi, 303; Roma, via 4 Fontane, 159; Torino, via Ospedale, 26

FRANCIA, BELGIO, OLANDA: Quai de Iemmapes. 152 Parigi

GERMANIA: 32 Schillerstrasse, Hannover.

RUSSIA: 4 Grosse Konushennaja-Strasse.

Per le ordinazioni in paesi in cui non esiste Agenzia, rivolgersi direttamente alla Compagnia in LONDRA.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.

G. Pastori Dirett. prop. responsabile

ANNO XX. Sabato, 24 Dicembre 1887 NUM. 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

MONITORE delle STRADE FERRATE
E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Anno XXI

Alla vigilia di entrare nel suo XXI° anno di pubblicazione, il MONITORE, fermo nell'antico suo programma, non crede opportuno fare, come altri sogliono, nuove e straordinarie promesse. Il credito acquistato nella sua lunga carriera gli assicura la fiducia dei suoi benevoli clienti.

Ferrovie, Lavori pubblici, Industria, Commercio, Finanza furono sempre, e saranno anche nel nuovo anno, gli obbiettivi della sua impresa; nella quale, perdurando nell'astenersi dalle vuote discussioni teoriche e dalle oziose polemiche personali, avrà di mira soltanto i veri interessi del paese.

Nell'ampio e profittevole campo delle questioni ferroviarie, industriali ed economiche esso continuerà a raccogliere documenti ufficiali, fatti positivi, opinioni serie ed autorevoli, notizie bene appurate circa lo sviluppo delle strade ferrate e circa l'incremento delle industrie, dei commerci e delle arti più utili, tanto in Italia che all'Estero.

Le *Informazioni particolari* che, per la loro importanza ed autenticità, sono sempre riprodotte dai giornali (gran parte dei quali pur troppo dimentichi di citarne la fonte) ed altamente apprezzate dagli interessati saranno, come pel passato, uno dei principali compiti della Redazione.

Nello speciale interesse, poi, dei suoi abbonati e lettori, che hanno parte nelle imprese di opere pubbliche, esso si studierà che la sua *Guida* possa riuscire loro di vera e pratica utilità.

Con tali intendimenti, il MONITORE è certo di poter continuare nel suo cammino e di conservarsi quell'ambito favore, di cui l'hanno onorato sino ad ora abbonati e lettori.

Preghiamo coloro che sono in ritardo, a rinnovare l'abbonamento od a pagarne l'arretrato, di sollecitare tali atti rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione.

FERROVIA NAPOLI-OTTAJANO

Con Decreto Reale del 18 novembre u. s., fu approvata la seguente convenzione stipulata il giorno 2 stesso mese tra i Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze (*interim* del Tesoro) per l'Amministrazione dello Stato, e la Provincia di Napoli rappresentata dal sig. cav. Michele Mazzella fu Bonaventura, deputato provinciale, per la concessione alla Provincia medesima della costruzione e dello esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Napoli ad Ottajano:

Fra le Loro Eccellenze il comm. Agostino Magliani, Ministro delle Finanze, *interim* del Tesoro, e il comm. avv. Giuseppe Saracco, Ministro dei Lavori Pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor cavaliere Michele Mazzella fu Bonaventura, deputato provinciale, rappresentante la Provincia di Napoli, giusta procura in data 29 ottobre p. p. alla presente allegata sotto il n. 1 autenticata nella firma lo stesso dì dal signor Francesco Scotti di Uccio fu notar Giovanni, notaio certificatore

Reale di Napoli, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. Il Governo accorda alla Provincia di Napoli la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione ridotta da Napoli ad Ottaiano, che la Provincia medesima si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dagli articoli 12 delle leggi 29 luglio 1879, num. 5002 (Serie 2.a), e 5 giugno 1881, num. 240 (Serie 3.a), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e del capitolato relativo ad essa allegato sotto il n. H.

Art. 2. Per la concessione di questa linea lo Stato accorda un sussidio annuo di lire 1000 a chilometro per anni 35, esclusi i tratti comuni colle ferrovie, tramvie o guidovie esistenti, e quelli che non hanno sede propria, a decorrere dalla data dell'apertura all'esercizio di detta linea regolarmente autorizzata.

Art. 3. La presente concessione s'intende subordinata ai diritti che eventualmente si ritenessero competere rispetto all'esercizio della linea, alla Società che esercita la Rete Mediterranea, a senso dell'articolo 6 del relativo capitolato approvato colla legge 27 aprile 1885, n. 3048.

Art. 4. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto Reale.

Fatta a Roma, quest'oggi due (2) del mese di novembre dell'anno milleottocentottantasette.

(*Seguono le firme.*)

Dal Capitolato, annesso alla suddetta Convenzione, togliamo i seguenti articoli di maggiore importanza e di indole speciale a questa ferrovia, omettendo gli altri che sono comuni a tutte le consimili convenzioni.

Art. 1. *Indicazione della strada ferrata che forma oggetto della concessione.* — Il concessionario è obbligato di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata, a sezione ridotta, da Napoli ad Ottajano, secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Giuseppe Russo del 20 maggio 1884, esaminato ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 30 maggio 1885, n. 1331.

Art. 2. *Termine per l'ultimazione dei lavori.* — Il concessionario è tenuto a dare ultimati i lavori nel termine di anni 3, decorrendi dalla data della concessione.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro detto termine l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente servizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Al Governo è riservato il diritto di verificare i lavori in corso, e di chiedere per norma e visione i contratti relativi alla costruzione della linea.

Art. 3. *Decadenza della concessione.* — Se il termine stabilito dall'articolo precedente scadrà senza che siano ultimati i lavori della strada, il concessionario s'intenderà decaduto dalla concessione, e non potrà più ottenerne una seconda.

Art. 4. *Tipo da adottarsi.* — Le modalità di costruzione della linea saranno quelle delle ferrovie economiche, della sezione di m. 1.00, limtando il peso delle rotaie a chilogrammi 18 a m. 1.

Art. 5. *Progetto definitivo.* — Il concessionario è tenuto a presentare all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto definitivo e particolareggiato della linea, anche per tronchi.

Una copia del progetto, dopo seguita l'approvazione, verrà depositata a comodo degli archivi del Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 10. *Durata della concessione.* — La concessione della strada ferrata che forma oggetto del capitolato presente è fatta per anni 90 a decorrere dalla data del decreto reale di approvazione della concessione medesima.

PRODOTTI FERROVIARII

Agosto 1887.

Dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti delle ferrovie del Regno, che si riferisce al mese di agosto 1887, in confronto con quelli del corrispondente periodo 1886.

Noi ne riassumeremo, come abbiamo fatto pel passato, le cifre principali.

Il totale generale dei prodotti nel mese di agosto 1887 ascese a L. 20,581,276, mentre nell'agosto 1886 fu di L. 18,730,283, quindi presenta un aumento di L. 1,850,993.

I suddetti totali sono così divisi:

	1887	1886
Viaggiatori	L. 9,428,349	L. 8,197,147
Bagagli	» 358,428	» 317,995
Merci a grande velocità	» 1,807,056	» 1,143,038
» a piccola »	» 8,862,896	» 9,031,465
Introiti diversi	» 124,547	» 40,638
Totale	L. 20,581,276	L. 18,730,283

E vanno poi ripartiti tra le Reti seguenti:

	1887	1886
Rete Mediterranea	L. 10,180,046	L. 9,488,953
» Adriatica	» 8,946,634	» 7,512,849
» Sicula	» 421,798	» 733,151
Ferrovie dello Stato	» 101,640	» 88,460
» Sarde	» 138,528	» 130,127
» Diverse	» 792,630	» 776,743
Totale	L. 20,581,276	L. 18,730,283

La differenza poi tra l'agosto 1887 e l'agosto 1886 va così ripartita:

Rete Mediterranea	+ 691,093	
» Adriatica	+ 1,433,785	
» Sicula		— 311,353
Ferrovie dello Stato	+ 13,180	
» Sarde	+ 8,401	
» Diverse	+ 15,887	
Totale	+ 1,850,993	

Ora al suddetto prodotto generale del mese di agosto in	L. 20,581,276
ggiungendo quelli dei mesi precedenti in	» 19,405,396
il prodotto generale dal 1° luglio 1887 al 31 agosto 1887 risulta di	L. 39,986,672
mentre per il periodo precedente corrispondente fu di	» 36,861,965
per cui si ha l'aumento di	» 3,124,707

Questo aumento generale va poi così ripartito:

Rete Mediterranea	+ 1,231,822	
» Adriatica	+ 2,252,484	
» Sicula		— 454,593
Ferrovie dello Stato	+ 4,480	
» Sarde	+ 21,092	
» Diverse	+ 69,422	
Totale	+ 3,124,707	

Devesi però notare che la lunghezza media delle linee in esercizio dal 1° luglio 1887 al 31 agosto 1887 fu di chilometri 11,737, mentre pel periodo corrispondente non era che di chilometri 11,615.

Volendo ora conoscere il prodotto chilometrico per le singole Reti dal 1° luglio 1887, al 31 agosto 1887, troviamo le cifre seguenti:

	Mese di agosto	Dal 1 luglio al 31 agosto
Rete Mediterranea . .	2,221	4,355
» Adriatica . .	1,860	3,585
» Sicula . . .	628	1,373
Ferrovie dello Stato . .	726	1,332
» Sarde . .	337	681
» Diverse . .	757	1,472

Quindi la media è di L. 1,764 pel detto mese di agosto, e L. 3,442 per il periodo dal 1° luglio al 31 agosto con un aumento, cioè, di L. 73 per il primo, e un aumento di L. 103 pel secondo in confronto del periodo precedente.

La lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio nel mese di agosto 1887 appare dal quadro seguente:

Indicazione delle reti o linee cui fanno parte	Indicazione delle linee o dei tronchi di linee	Data dell' apertura all'esercizio	Lungh. — Chilom
Rete Adriatica	Roma-Tivoli	agosto 1	40
	Foggia-Lucera	» 1	20
Linea Bologna Porto Maggiore	Budrio-Molinella	» 16	16
		Totale	76
Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti allo esercizio dal 1.o luglio 1887 al 31 detto			36
		Totale generale	112

Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo

Assemblea Generale del 20 Novembre 1887

RELAZIONE DEL CONSIGLIO D' AMMINISTRAZIONE

(Continuazione e fine, vedi N. 51).

COSTRUZIONI.

Vi abbiamo nello scorso anno esposto abbastanza dettagliatamente l'organizzazione adottata pel servizio delle costruzioni. Chiudevamo quella parte della nostra relazione esprimendo il voto che il Governo ci mettesse in grado di utilizzare convenientemente i mezzi predisposti, dando efficace impulso ai lavori.

Dobbiamo invece constatare che anche nel secondo esercizio non abbiamo avuto modo di far molto. Le vicende parlamentari ed i mutamenti governativi furono ostacoli che ritardarono il progresso della nostra attività in questo campo.

Indichiamo qui sotto l' andamento degli studi e dei lavori che sulle diverse linee ci vennero ordinati dal Governo.

Linea Eboli-Reggio litoranea. — (*Agropoli-Castrocucco-Rosarno.* — Alla fine di luglio 1886 il R. Ispettorato Generale ci ritornò il progetto della galleria dei Caprioli, (compresa nel tronco Pisciotta-S. Mauro, perchè fosse ripresentato unitamente a quello dell' intero tronco. Ciò fu fatto nel successivo settembre e vennero in pari tempo avanzate le proposte per l'assunzione del lavoro a *forfait*.

Nel mese di Novembre fu trasmesso all' Ispettorato il progetto esecutivo per la costruzione del tronco S. Mauro-Celle unitamente ad uno schema di contratto per l'assunzione dei lavori a prezzo fatto. Nello stesso mese l'Ispettorato partecipò di aver dato incarico ad un suo funzionario di esaminare le proposte da noi fatte e trattare in proposito col direttore del nostro Servizio delle Costruzioni.

Progetto esecutivo e proposte d'assunzione furono pure da noi presentate, nel febbraio del corrente anno, per la tratta Castrocucco-Santa Eufemia, la quale misura oltre 126 chilometri e comprende i seguenti dodici tronchi del progetto della cessata Direzione tecnica governativa di Reggio:

Castrocucco-Casaletto; Casaletto-Orsomarso; Orsomarso-Diamante; Diamante-Belvedere; Belvedere-Capo Bonifati; Capo Bonifati-Acquapesa; Acquapesa-Fuscaldo; Fuscaldo-S. Lucido: S. Lucido-Longobardi; Longobardi-Amantea; Amantea-Nocera Tirrena; Nocera Tirrena-S. Eufemia.

Linea Eboli-Reggio interna. (*Sicignano-Casalbuono Castrocucco*). — Nel mese di aprile u. s. vennero presentati al R. Ispettorato Generale il progetto esecutivo della tratta Casalbuono-Lagonegro con proposta di assunzione dei lavori a prezzo fatto, nonchè due progetti di massima per la tratta da Lagonegro a Castrocucco.

Fu aperto all'esercizio il 30 dicembre 1886 il tronco Sicignano-Sala, e il 25 maggio 1887 quello da Sala a Teggiano; proseguono i lavori sulla tratta da Teggiano a Casalbuono.

Stazione di Trastevere a Roma e linea di allacciamento. — Con Decreto ministeriale del 3 settembre 1886 fu autorizzata la spesa corrente pei movimenti di terra necessari alla formazione del piazzale della stazione. Questo lavoro fu diviso in quattro appalti, di cui tre furono a trattative private concessi alle Ditte Elpidio Polidori, Luigi De Cavi e Domenico Mangani, tutte di Roma, e il quarto, dietro licitazione privata toccò alla Ditta Zchokke e De Nicolò, pure di Roma.

Nel successivo mese di ottobre l'Ispettorato ci autorizzò ad affidare alla Ditta Pasquale Cecchetti la fornitura della ghiaia pel secondo strato di massicciata sulla linea di raccordo da S. Paolo a Trastevere.

Con Decreto poi del giugno corrente anno fu approvato il progetto da noi presentato per l'appalto delle soprafondazioni dei magazzeni merci, piani caricatori, cabine per apparati di sicurezza, cessi e rifornitore, ed autorizzata la stipulazione del relativo contratto.

Nel mese di luglio 1886 il R. Ispettorato ci diede incarico di rivedere il progetto già studiato dalla cessata Amministrazione delle ferrovie romane, per l'allacciamento della stazione di Trastevere con quella di Termini e si sta attendendo a questo lavoro.

Avvertiamo che i lavori della stazione di Trastevere vengono eseguiti in conto dell'allegato *B:* non sappiamo se il Governo persisterà a volerli imputare a quel fondo, oppure provvederà all'uopo uno stanziamento speciale.

Direttissima Roma-Napoli. — Durante l'anno testè decorso abbiamo completato e trasmesso al Governo tutti i progetti per questa linea. Eccone l'elenco completo:

Rettifica da Roma a Segni; Raddoppiamento di binario da Segni a Morolo; Rettifica da Morolo a Ceccano; Raddoppio da Ceccano al Liri; Raddoppio dal Liri ad Aquino; Raddoppio da Aquino a Presenzano: Raddoppio da Presenzano a Riardo; Rettifica da Riardo a Pignataro; Raddoppio da Pignataro a Capua; Nuova Stazione di Capua; Rettifica da Capua a Casalnuovo, che comprende i tronchi:

a) da Capua al Km. 10. — *b*) dal Km. 10 ad Afragola. — *c*) da Afragola a Casalnuovo;

Triplicamento di binario da Casalnuovo a Napoli.

Pel tronco da Afragola a Casalnuovo potemmo nell'agosto dello scorso anno, dietro autorizzazione governativa, indire la pubblica asta. Riuscì aggiudicataria la *Società per opere pubbliche nel mezzogiorno d'Italia*, e da questa furono in gennaio scorso iniziati i lavori.

Anche per gli altri due tronchi della importantissima rettifica Capua-Casalnuovo, quelli cioè da Capua al Km. 10 e dal Km. 10 ad Afragola, il R. Ispettorato generale

ci aveva autorizzati ad aprir le aste come infatti le avevamo aperte nel Giugno u. s. Se nonchè dopo una proroga d'un mese. dall'Ispettorato stesso ordinata, entrambe le aste vennero, ancora per disposizione governativa, sospese fino ad epoca indeterminata.

Linea Apice-Contursi. — Furono ultimati i rilievi di campagna per la tratta da Contursi a Conza e si sta redigendo il progetto definitivo.

Pel tronco successivo da Conza ad Apice si aspettano le decisioni governative, pendendo la scelta fra i due tracciati della valle dell'Ufita e del Calore.

Linea Salerno-San Severino. — Il progetto del primo tronco è quasi ultimato, quello del secondo è in corso d'appalto. Pel terzo sono compiuti i rilievi di campagna.

Linea Catanzaro-Stretto Veraldi. — Pel secondo tronco (Catanzaro-Settingiano) non fu ancora scelto il tracciato. Il terzo (Settingiano-Marcellinara) è in corso di costruzione, essendosi cominciati i movimenti di terra.

Per gli altri tre tronchi in corso di studio, da Marcellinara a Santa Eufemia, si attende alla reduzione dei progetti definitivi.

Linea Avellino-Ponte Santa Venere. — Per la tratta da Avellino a Paternopoli è in corso la reduzione del progetto definitivo.

Lungo i tronchi da Paternopoli a Calistri si proseguono gli ultimi rilievi di campagna.

Nella rimanente tratta da Calistri a Ponte Santa Venere si sta lavorando al progetto definitivo.

Linea Velletri-Terracina. Nel mese di novembre 1886 venne trasmesso al R. Ispettorato generale il progetto per la costruzione del primo tronco (Velletri-Sezze) colle nostre proposte per l'assunzione dei lavori a prezzo fatto. Nel gennaio 1887 il R. Ispettorato ha partecipato di aver dato incarico ad un Ispettore del Genio civile di esaminare il progetto e di concretare col nostro Direttore delle costruzioni lo schema di contratto a prezzo fatto.

Linea Parma-Spezia. — Pel tronco Ghiare-Borgotaro il progetto definitivo già ultimato è in corso di revisione.

Nel gennaio 1887 vennero trasmessi al R. Ispettorato i progetti di massima di due tracciati, uno per la diramazione da Borgo S. Donnino a Gaiano e l'altro da Borgo S. Donnino a Fornovo, dichiarando preferibile quest'ultimo.

Nel febbraio 1887 fu presentato al R. Ispettorato il progetto di raccordo provvisorio fra la ferrovia Parma-Spezia ed il Casello 88 della linea Ligure.

Per la diramazione S. Stefano-Sarzana il progetto è in corso di redazione.

Linea Siena-Viterbo-Roma. — Il progetto di massima della tratta Siena-Viterbo venne nel febbraio 1887, a mezzo del Consorzio per la costruzione della linea, presentato al Ministero dei lavori pubblici, pregandolo di voler disporre perchè il progetto stesso venisse unito a quello della tratta da Viterbo a Roma, già stato fatto studiare dalla Provincia di Roma alla Direzione governativa della Roma-Solmona.

Il Ministero alla sua volta diede incarico al R. Ispettorato generale di esaminare il progetto e di passare la domanda d'inserzione nei 1000 chilometri alla Commissione all'uopo nominata.

Linea Sparanise-Gaeta. Nel mese di agosto 1886 il R. Ispettorato ci comunicò per esame e proposte il progetto predisposto dalla Direzione della ferrovia Roma Solmona pel tronco Sparanise-Sessa Aurunca.

Nel novembre 1886 trasmettemmo al R. Ispettorato il nostro progetto per la costruzione del tronco suddetto con proposta di assunzione dei lavori a prezzo fatto.

Nel successivo dicembre il R. Ispettorato avvisò di aver incaricato un Ispettore del Genio civile di trattare in proposito col nostro Direttore delle Costruzioni.

Nel dicembre poi ci furono trasmessi per esame e parere anche i progetti definitivi degli altri due tronchi Sessa Aurunca-Formia e Formia-Gaeta, compilati dalla Direzione della Roma-Solmona.

Linee Cornia-Piombino e Cuneo-Saluzzo. — Sono tuttora in corso le trattative col Governo per assumere la costruzione di queste due linee a prezzo fatto.

Linea Cuneo-Ventimiglia. — Il tronco Cuneo-Robilante fu aperto all'esercizio il 17 Luglio 1887.

Sulla tratta Robilante-Limone sono in corso i lavori di costruzione.

Per la tratta da Limone a Ventimiglia è in corso di redazione il progetto definitivo.

Linea Aulla-Lucca. — Nel mese di settembre 1886 venne trasmesso al R. Ispettorato il progetto del 1° tronco (Lucca-Ponte Moriano) con proposta di assunzione dei lavori a prezzo fatto.

Nel mese di novembre il R. Ispettorato partecipò di avere incaricato un Ispettore Superiore di trattare per la stipulazione del contratto.

Linea Cosenza-Nocera. — Nel mese di dicembre 1886 il R. Ispettorato ha comunicato per esame e proposte il progetto fatto compilare dalla provincia di Cosenza per la linea Cosenza-Nocera Tirrena.

Nel mese di Marzo lo ritornammo all'Ispettorato avvertendo che non si potevano fare proposte in base a tale progetto, perchè troppo incompleto.

Succursale dei Giovi. — Con Decreto ministeriale del 23 giugno 1887 venne affidata a questa Società la direzione dei lavori, da eseguirsi in nome e per conto dell'Amministrazione dello Stato, pel compimento della costruzione della Galleria di Ronco sulla ferrovia succursale dei Giovi nella tratta compresa fra il terzo anello nord del pozzo n. 2 fino all'imbocco sud.

Nel giorno 29 giugno 1887 ebbe luogo la consegna da parte dell'Impresa Ottavi dei lavori di cui trattasi, che vennero immediatamente ripresi dalla nostra Società, la quale nulla lascerà d'intentato, per quanto dipende da lei, affine di sollecitarne il compimento.

BILANCIO

Dal bilancio generale e dalle liquidazioni (allegati C, D, E) rileverete quale sia stato, nell'anno 1886-87, l'andamento finanziario della nostra azienda. Siccome l'esercizio delle linee ne costituisce la parte essenziale, sui risultati di questo crediamo opportuno diffonderci più specialmente.

Il preventivo dei prodotti per l'anno 1886 87 era stato da noi stabilito nel modo seguente :

Prodotti della rete principale . . .	L.	108,400,000
Id. della secondaria	»	2,385,000
Introiti a rimborso di spesa	»	2,000,000
Totale	L.	112,785,000

Su questa somma ci sarebbero spettati :		
Il 62 1|2 per 0|0 del prodotto della rete principale	L.	67,750,000
Il 50 per 0|0 di quello della rete secondaria	»	1,192,500
L. 3,000 per km. 423 (lunghezza virtuale) di rete secondaria	»	1,269,000
Introiti a rimborso di spesa . . .	»	2,000,000
Totale	L.	72,211,500
A tale preventivo contrapponevano una spesa presunta in	L.	70,650,000
sicchè l'eccedenza dei proventi sulle spese risultava di	L.	1,561,500

I risultati effettivi, quali risultano dalla liquidazione, allegato *E*, presentano, in confronto di questo preventivo, differenze tutte a vantaggio della nostra gestione.

I prodotti della rete principale ascesero a L. 110,961,268.67, ossia a L. 2,561,268.67 più del previsto. In conseguenza la nostra partecipazione del 62 1|2 per cento riuscì per

L. 1,600,792.92 superiore al preventivo, importando lire 69,350,792.92.

Fu invece alquanto inferiore alle previsioni il compenso avuto per l'esercizio della rete secondaria. Il prodotto di questa fu di L. 1,939,476.66 invece che di L. 2,385,000; quindi la metà a noi spettante sommò a L. 969,738.33 invece di L. 1,192,500. Però i chilometri eserciti essendo stati di oltre 449, in luogo dei supposti 423, il corrispettivo fisso di L. 3,000 al chilometro importò L. 1,347,764.82, superando di L. 78,764.82 il preventivo. Ne venne che in definitiva i proventi della rete secondaria essendo stati di L. 2,317,503.15, riuscirono per sole L. 143,996.85 inferiori alle previsioni.

Gli introiti a rimborso di spesa poi superarono il previsto di oltre L. 600,000 essendo stati di L. 2,625,208.90.

Laonde i nostri proventi dall'esercizio delle linee sommarono:

Per compartecipazione nel prodotto della rete principale a	L.	69,350,792.92
Per corrispettivo dell'esercizio della secondaria a	»	2,317,503.15
Per introiti a rimborso di spesa a .	»	2,625,208.90
Ed in totale	L.	74,293,504.97

superando così di L. 2,082,004.97 le nostre previsioni.

Le spese presentarono anch'esse un aumento, come era naturale di fronte al maggior prodotto. Sommarono a lire 72,204,105.86 invece delle supposte L. 70,650,000. Ma detraendo tale differenza in più, che è di L. 1,554,105.86, dal maggior provento che, come sopra vedemmo, fu di L. 2,082,004.97, rimane ancora a nostro vantaggio una differenza di L. 527,899.11. Ed infatti, aggiungendo questa cifra all'utile presupposto di L. 1,561,500 troviamo il profitto effettivamente ottenuto in L. 2,089,399.11.

Il quadro dei — *risultati dell'esercizio* — che troverete nell'allegato *E*, vi dimostra che questo profitto sarebbe stato anche maggiore se una parte di esso non fosse stata assorbita dall'esercizio della rete secondaria, il quale si salda per noi con una perdita di L. 119,095.23 sopra una media di 404 chilometri esercitati nell'anno.

Affrettiamoci però a notare che anche qui possiamo fare, coi risultati dello scorso anno, un consolante confronto, giacchè la perdita stessa risultò per l'esercizio 1885-86 di L. 200,887.95 sopra una media di 230 chilometri.

L'esercizio delle due reti riunite ha dunque dato alla nostra Società un utile di L. 2,089,399.11, mentre nello scorso anno, come certamente ricorderete, l'esercizio stessso lasciava un residuo attivo di sole L. 347,330.64. Crediamo opportuno riprodurvi qui sotto il confronto particolareggiato fra i proventi e le spese dei due anni:

		ESERCIZIO	
		1885–86	1886–87
Compartecipazione della Società nei prodotti lordi.	Rete Principale . .	65,303,436 93	69,350,792.92
	Rete Secondaria . .	1,535,957.85	2,317,503.15
	Introiti a rimborso di spesa	2,076,586.67	2,625,208.90
		68,915,981.45	74,293,504.97
Spese d'esercizio		68,568,650.81	72,204,105.86
Eccedenza dei proventi sulle spese . . .		347,330.64	2,089,399.11

Passando alla liquidazione generale (allegato *D*), possiamo riassumere il nostro attivo nelle cifre seguenti:

Profitto avuto dall'esercizio delle reti riunite	L.	2,089,399.11
Proventi del capitale d'impianto .	»	7,820,000.00
Esercizio della linea da Modane al confine. Saldo creditore di questo conto . .	»	23,144.78
Proventi diversi. Saldo creditore .	»	372,530.88
	L.	10,305,074.77

Notiamo che nello scorso anno l'esercizio del tronco da Modane al confine presentava, anzichè un avanzo, un saldo debitore di L. 8,248.01.

Il passivo consta delle seguenti partite:

Spese generali dell'Amministrazione Centrale	L.	1,172,398.65
Spese di fondazione ammortizzabili in un ventennio. — Quota a carico dell'esercizio 1886-87	»	60,119.87
Imposta di ricchezza mobile . . .	»	1,060,730.17
	L.	2,293,248.69

Detraendo pertanto dall'attivo di .	L.	10,305,074.77
il passivo di	»	2,293,248.69
rimane in definitiva per l'esercizio sociale 1886-87, un utile netto di . . .	»	8,011,826.08

Ecco ora il riparto che di questo utile netto vi proponiamo a termini dell'art. 58 dello Statuto:

Utile netto dell'esercizio 1886 87 . .	L.	8,011,826.08
1|20 da portarsi in aumento della riserva ordinaria	»	400,591.30
	L.	7,611,234.78
5 0|0 alle azioni = 270,000 × 25 .	»	6,750,000.00
1|10 da prelevarsi per la riserva straordinaria	»	86,123.48
	L.	775,111.30
1|10 a disposizione del Consiglio di Amministrazione, per essere diviso fra i suoi componenti ed i Capi Servizio . . .	»	77,511.13
	L.	697,600.17
Dividendo ulteriore di L. 2,50 per azione	»	675,000.00
Avanzo d'utili da riportarsi all'esercizio 1887-88	»	22,600.17

Sono pertanto L. 27.50 per azione che vi proponiamo di assegnare come dividendo dell'esercizio 1886-87, mandando L. 486,714.78 in complesso alle riserve ordinaria e straordinaria e riportando L. 22,600.17 al venturo esercizio. Siccome durante l'anno corrente vennero già pagate L. 20 in acconto del dividendo suddetto, e cioè L. 7.50 dal 3 gennaio e L. 12.50 dal 1° luglio u. s., sono lire 7.50 per azione che rimarranno da pagarsi a saldo.

Di fronte a questi risultati, ci sia permesso esprimere una parola di compiacenza e rivolgere al nostro Direttore generale, nonchè al personale tutto, le ben dovute congratulazioni. Il ragguardevole sviluppo preso dal traffico, che continua in proporzioni soddisfacentissime nell'esercizio ora in corso, ci affida che la nostra azienda poggia oramai su basi solide e sicure, e ci lascia sperare anche di meglio per uno non lontano avvenire. Da parte nostra nulla trascureremo perchè queste speranze si avverino. Frattanto crediamo che l'avere fin da questo secondo anno, mentre siamo ancora nei primordi dell'impresa, assicurato al capitale d'impianto un frutto superiore al 5 0\|0 debba appagare ogni ragionevole aspettazione.

Signori,

Abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione la risoluzione seguente:

« L'Assemblea, udita la Relazione del Consiglio di Am-
« ministrazione e quella dei Sindaci, approva il bilancio

« e le liquidazioni dell'anno 1886-87, fissando in L. 27,50 « il dividendo per ognuna delle 270,000 azioni da cui è « costituito il capitale sociale ».

Vi invitiamo poi ad eleggere:

a) Otto Amministratori in sostituzione dei signori: Borghese don Francesco — Malvano comm. Alessandro — Frescot comm. Filiberto — Bondi comm. Moisè — Belinzaghi conte comm. Giulio — Meyer comm. Giovanni — Bingen cav. Adolfo — Allievi comm. Antonio, scadenti d'ufficio per estrazione a sorte fattasi a termini dell'art. 8 dello Statuto, e rieleggibili;

b) Cinque Sindaci effettivi e due supplenti giusta il disposto dell'art. 62 dello Statuto medesimo. Anche i Sindaci attuali sono rieleggibili.

Queste proposte furono approvate all'unanimità, come già abbiamo annunciato nel n. 48 del *Monitore*.

Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia

ASSEMBLEA GENERALE DEL 22 NOVEMBRE 1887

(Continuazione, vedi N. 51).

c) Contabilita' dei fondi di riserva e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Le contabilità relative ai fondi di riserva istituiti con l'art. 16 del contratto non sono ancora regolarizzate di accordo col Governo, e quindi i relativi saldi potranno variare a seconda delle determinazioni che verranno prese.

Noi, quindi, daremo i risultati dei conti che emergono dalla nostra contabilità sociale, notando che le poche pratiche controverse sono portate al conto lavori e provviste in attesa di approvazione, di cui discorreremo partitamente al capitolo 6.

Il conto relativo al fondo di riserva per provvedere alla rinnovazione della parte metallica dell'armamento si è chiuso con un saldo a credito di L. 84,733.63.

Il conto relativo al fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade ferrate da forza maggiore si è chiuso con un saldo a credito di L. 719,118.47.

E il conto del fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso si chiuse con un credito di L. 191,622.87.

In totale il credito dei tre fondi di riserva ammonta a L. 995,474.97.

Infine il conto della Cassa per gli aumenti patrimoniali si è chiuso con un saldo creditore di L. 68,328.27.

Però questo credito è solo apparente, essendochè le somme spese sono assai superiori e non si sono potute conteggiare, perchè, in attesa della emissione delle obbligazioni, il Governo non credè poter approvare la imputazione dei lavori e provviste fatte.

Ora però la Cassa ha avuto dal Governo una sovvenzione ed è a sperare che nel susseguente esercizio potrà funzionare regolarmente, provvedendo alle spese per cui venne istituita.

d) Linee complementari.

Oltre al tronco Siracusa-Noto, in questo secondo esercizio abbiamo esercitato l'altro da Termini a Cefalù, la cui apertura ebbe luogo il 20 aprile ultimo scorso.

La media lunghezza delle linee complementari in esercizio, che nell'anno antecedente fu di chilometri 7, è aumentata in quest'anno a chilometri 37.

Per darvi un' idea dei prodotti che le varie gestioni diedero in quest' esercizio, vi presentiamo il seguente specchietto:

	Linee complementari	
	Siracusa-Licata — hil. in esercizio 31 media 31	Termini-Cefalù — Chil. in esercizio 30 media 6
	Lire	Lire
Viaggiatori	101,734.25	13,969.45
Bagagli e cani	1,121.46	126.61
Merci a grande velocità . . .	3,531.59	697.56
Id. a piccola velocità accel.	1,005.03	175.10
Id. a piccola velocità ordinar.	16,749.02	2,558.30
Prodotti indiretti	»	»
Totale . . .	124,141.35	17,527.02
Totale Generale . . .	141,668.37	

Si ebbe quindi un prodotto totale di L. 141,668.37 ed un prodotto chilometrico di L. 3,828.87, che messo in confronto con quello di L. 4,210.45, ottenuto nel primo esercizio, dà una differenza in meno di L. 381.58.

Questa differenza è in gran parte dovuta alla crisi finanziaria, che durante il primo semestre dell' anno corr. colpì la provincia di Siracusa ed in ispecie la città di Noto. Però anche il tronco Termini-Cefalù non diede quei risultati di cui è suscettibile, perchè nei primi mesi di esercizio i comuni interessati non avevano dotate quelle stazioni di regolari strade di accesso; e perchè la stazione di Cefalù, non essendo intieramente ultimata, non potè essere completamente abilitata al servizio della piccola velocità.

Essendo tali cause solo transitorie, noi abbiamo speranza che, nel susseguente esercizio, il prodotto delle linee suddette aumenterà; e a ciò certamente contribuirà l'apertura della stazione definitiva di Noto e lo assettamento completo degli acccessi alle stazioni del tronco Termini Cefalù.

È anche da prevedersi che nell'anno susseguente possa aprirsi al pubblico esercizio lo importante tronco Messina-San Filippo, il quale certamente influirà non poco ad aumentare il prodotto medio chilometrico delle ferrovie complementari.

4. — Costruzioni.

a) Studi per conto del Governo.

É a voi noto che nel primo anno di esercizio la nostra Amministrazione ultimò e presentò i progetti definitivi delle linee Messina-Patti-Cerda e Valsavoia-Caltagirone e iniziò gli studi della linea Castelvetrano-Porto Empedocle coi suoi prolungamenti per Licata e Canicattì, nonchè quelli della linea Siracusa-Licata per la tratta affidata alla Società.

Gli studi di quest'ultima linea furono da noi continuati nel successivo esercizio e potemmo difatti presentare al Governo i progetti definitivi dei due tronchi Falconara-Butera e Butera-Terranova appartenenti all' ultima linea citata; del tronco Partanna-Belice sulla linea Castelvetrano-Porto Empedocle, dell' intiero prolungamento per Licata costituito dai due tronchi Porto Empedocle-Palma e Palma-Licata e del tronco Canicattì-Naro sul prolungamento per Canicattì.

Nello stesso esercizio vennero redatti e presentati i progetti di massima del tracciato litoraneo della tratta Castelvetrano-Menfi colla sua variante per Selinunte e Porto Palo e quelli del tracciato interno corrispondente ai tronchi Sambuca-Casa Giglio e Casa Giglio-Menfi.

Vennero altresì presentati, il progetto di massima della diramazione della linea Castelvetrano-Porto Empedocle per Bivona e quello di una variante all' attuale linea in esercizio Caldare-Girgenti-Porto Empedocle.

Avevamo così al 30 giugno 1887 comunicati al Governo i progetti definitivi di oltre 326 chilometri di linee, compresi 238 chilometri del primo anno di esercizio, e quelli di massima per altri chilometri 102.

Rimanevano in istudio a quella data chilometri 104 costituiti dalla tratta Menfi-Porto Empedocle della linea Castelvetrano-Porto Empedocle e da una parte del suo prolungamento per Canicattì. I corrispondenti progetti definitivi trovavansi però, parte completamente redatti e parte in corso di revisione; di guisachè dopo circa due mesi poterono essere trasmessi tutti al Ministero, rimanendo così compiuta la parte tecnica del mandato affidato dal Governo alla Società per gli studi delle linee complementari.

Le trattative fra il Governo e la Società, dirette a concludere i contratti di esecuzione di taluni tronchi (per due dei quali si erano anche firmati i relativi schemi di contratto), hanno subito una lunga sosta dipendente da motivi del tutto estranei alla nostra Amministrazione.

Nella incertezza in cui ci siamo trovati di fronte alle intenzioni del Governo, fummo costretti ad attuare una graduale riduzione del personale straordinario e provvisorio a misura che andavano ultimandosi i progetti dei vari tronchi.

Così pure credemmo necessario mettere a disposizione del Ministero gran parte degli impiegati governativi passati alla Società in forza dell'art. 77 del Capitolato d'esercizio.

In tal guisa, mentre al 30 giugno 1886 avevamo n. 220 impiegati straordinari e giornalieri addetti agli studi, al 30 giugno 1887 tale numero era già ridotto a 58.

Le operazioni di espropriazioni affidateci a rimborso di spesa furono ultimate solo pel tronco San Filippo-Milazzo, poichè, in seguito alla sospensiva ordinata dal Ministero, il relativo ufficio dovette limitarsi al rilievo dei piani parcellari ed alla formazione degli elenchi.

Per tutti gli studi sopraccennati e per le espropriazioni affidateci, noi, durante i due primi anni di esercizio abbiamo speso in uno agl' interessi e le spese generali la somma di L. 1,372,489.19 che dovrà esserci rimborsata dallo Stato qualora non ci vengano affidate le costruzioni a prezzo fatto.

b) Obbligazioni a carico dello Stato.

Durante lo scorso esercizio, il Governo, onde raccogliere il capitale necessario alla costruzione delle nuove linee si è valso, analogamente a quanto ha fatto con le due reti continentali, della facoltà riservatasi con l'articolo 24 del contratto costitutivo della nostra rete e ci ha richiesti di creare 70,000 obbligazioni del valore nominale di L. 500.

L'emissione ne è stata affidata, col suo consenso, ad un gruppo di Istituti italiani ed esteri diretto dalla Banca Nazionale ed ha avuto luogo nello scorso giugno. La quota di utili spettanti alla nostra Società per questa operazione andrà a favore dell'esercizio in corso.

Le obbligazioni emesse al nome della Società sono, come vi è noto, per il capitale e per gli interessi a carico dello Stato, il quale iscrive nel proprio bilancio le somme occorrenti per il pagamento dei frutti e per l'ammortamento, e corrisponde alla Società la provvigione del quarto per cento per il pagamento in Italia e all'estero delle cedole semestrali e delle obbligazioni sorteggiate.

c) Studio della Circumetnea.

Il progetto della ferrovia Circumetnea, iniziata per conto della Società fin dal precedente esercizio, trovavasi al 30 giugno 1887 già ultimato ed in revisione, di guisa che il 15 luglio successivo potemmo presentarlo al Governo per l'approvazione in linea tecnica, riservandoci di chiedere la concessione della linea, o di assumere la costruzione per conto dello Stato, affermando in ogni caso i diritti di prelazione spettanti alla Società in virtù del contratto approvato colla legge 27 aprile 1885.

Il progetto fu compilato collo scartamento ordinario, perchè più adatto al traffico probabile della linea e conforme a quello della rete esercitata dalla Società, come pure per tenere nel debito conto il parere espresso a tale riguardo dal Comando generale di Stato maggiore dell'esercito.

Lo sviluppo della linea a costruirsi è risultato di m. 109,833.20.

La spesa incontrata per questo studio fino al 30 giugno scorso ascende a L. 146,740.92.

(Continua).

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE
IN FRANCIA

Francia ed Italia — se ora paiono starsi in campo diverso circa il regime convenzionale dei trattati di commercio — s'avviano invece ad un medesimo sistema per la soluzione del grande problema ferroviario, nella parte che tocca alle nuove costruzioni.

Per l'Italia, basta ormai ricordarei concetti ripetutamente espressi, nel Parlamento ed altrove, dal senatore Saracco, ministro dei Lavori Pubblici, e dal senatore Magliani, ministro delle Finanze.

Accenniamo tuttavia, su tal proposito: alla lettera del ministro Saracco al sindaco di Gattinara ed al presidente della Camera di Commercio ed Arti di Torino, pubblicate nel n. 44 del Monitore (*Il ministro Saracco e la questione ferroviaria in Piemonte*); e alle parole pronunziate nella Camera dei Deputati dal ministro Magliani, circa le nuove costruzioni ferroviarie, in occasione della esposizione finanziaria, parole che sono riportate in questo numero del Monitore (*Notizie ferroviarie italiane*).

Per la Francia, valga il seguente brano del discorso pronunciato il 18 corrente dal senatore Tirard, presidente del Consiglio e ministro delle Finanze, al banchetto delle Camere Sindacali dell'industria e delle costruzioni:

« Il signor Presidente ha, nel suo discorso, fatto appello al governo ed ha dimandato che questo dia incoraggiamento all'iniziativa privata. Confesso che non ho troppo bene compreso. L'iniziativa privata è completa; essa non trova intoppo nell'esplicarsi, perchè non vi hanno più nè privilegi nè monopoli e, sotto tale rapporto, tutte le nostre conquiste sono compiute. Tuttavia, se il Governo possa far qualcosa di utile, esso è ben disposto ad adoprarvisi.

« Il signor Mozet ha eziandio parlato dei grandi lavori. Io sarò franco nel rispondergli e spero che nessuno vorrà farmene rimprovero. E, tanto per usare una frase volgare ma opportuna, io premetterò che non vi dirò buone parole ma inconcludenti « *eau bénite de cour*. »

« Qualche anno addietro, noi ci trovavamo in un vero stato d'inferiorità in confronto alle potenze vicine; per rifarci avanti e metterci al loro livello noi abbiamo dovuto costrurre strade ferrate e migliorare i porti. Tutto ciò fu fatto con grande rapidità, ma, pur troppo, ha cagionato un dissesto nelle nostre finanze. Rassicuratevi tuttavia; il dissesto non è che momentaneo e non è punto inquietante.

« Io ben vorrei poter compiere grandi lavori; ma credo opportuno, anzi tutto, di fare una buona finanza.

« Scusate, anche una volta, la mia franchezza; ma io voleva darvi un tale avvertimento, affinchè non concepiate fallaci speranze. »

Parole d'oro da tradursi in atti, anche in Italia.

Vediamo ora quale sia l'ampiezza del problema ferroviario in Francia e quali mezzi vi si propongano per risolverlo.

Conviene all'uopo risalire, negli anni trascorsi, sino al « *plan Freycinet* ». Ciò che in Francia chiamasi il *piano Freycinet* è il programma dei grandi lavori pubblici, concordato nel 1876 tra Gambetta, Léon Say e Freycinet.

Le proporzioni di questa opera dovevano essere immense, ed essa perciò costava spese colossali. E pur, malgrado la sua estensione tecnica ed economica, questo programma fu giudicato insufficiente dal Parlamento.

La Camera dei Deputati specialmente, stimolatavi da preoccupazioni elettorali, non ismise mai dall' invitare i ministri a studiare nuovi lavori ed a concedere nuove ferrovie. Si credeva che tali operazioni, invece di dissestare i bilanci, avrebbero procacciate nuove entrate ed accresciuti per ogni dove la produzione e gli scambi commerciali.

Dal 1877 al 1882 il Governo volle bastare, da sè solo, all'attuazione del piano Freycinet; e perciò sopperiva alle spese con imprestiti. Ma le frequenti emissioni compromisero il credito, turbarono il mercato finanziario ed accrebbero il debito pubblico a somma inquietante.

Si dovette perciò ricorrere a nuove combinazioni; e fu allora che lo Stato fece appello al concorso delle Camere di Commercio ed alle grandi e piccole Compagnie delle strade ferrate. Le Compagnie si impegnarono, da una parte, ad eseguire in proprio taluni lavori e, dall' altra parte, ad anticipare i capitali al tesoro pubblico. Le Camere di Commercio acconsentirono, anch'esse, a fare anticipazioni. Lo Stato infine continuò ad eseguire direttamente alcuni lavori.

Con tale sistema alleggerivasi bensì la condizione finanziaria dello Stato — che aveva minori spese a fare e più rari ricorsi al credito pubblico — ma tale sistema non era davvero che un mezzo termine.

Lo Stato infatti doveva pur sempre provvedere, o almeno pensare a provvedere, al rimborso delle anticipazioni fattegli dalle Compagnie ferroviarie e dalle Camere di Commercio. Doveva adunque pur sempre venire il giorno del *redde rationem* o del saldo dei conti.

E questi, per vero, sarebbero stati grossi assai. In origine, l'attuazione del piano Freycinet doveva costare poco più di 9 miliardi di lire. Di queste eransene intanto spese 4,223,000,000; rimanendovi a provvedere per lire 4,797,000,000.

Tale somma commosse vivamente la Commissione del bilancio; la quale ben comprese non potersi assolutamente, nello stato attuale delle finanze francesi, continuare in un sistema che doveva condurre lo Stato ai più gravi imbarazzi.

Alla Commissione del bilancio non rimanevano altri mezzi per uscirne, fuorchè i due seguenti:

o smettere completamente dai lavori intrapresi, e rinviare qualsiasi altro progetto;

o ridurre i lavori e progetti, abbandonando affatto o sospendendo quelli non istrettamente necessari, ed economizzare nella attuazione degli indispensabili.

Il primo mezzo era assolutamente inattuabile, e non occorre darne le ragioni.

La Commissione del bilancio convenne adunque sul secondo e ne propose la esecuzione nel modo seguente:

sopprimere, nei 4,797,000,000 di lavori da eseguirsi, la somma di 2,390,000,000; in tale cifra, L. 60,000,000 riguardano le strade, L. 800,000,000 i fiumi e canali, 100,000,000 i porti militari e 1,350,000,000 le strade ferrate;

nelle rimanenti L. 2,400,000,000 che occorrono per la parziale esecuzione del piano Freycinet, concorrono: le grandi e piccole Compagnie con l' anticipazione di L. 1,450,000,000, ed il Governo colle residue L. 950,000,000 ripartite in dieci esercizi.

Tali sono le proposte della Commissione del bilancio francese; e col concetto di questa accordansi le parole del ministro Tirard, premesse a questo scritto.

Lasciamo ai nostri lettori i facili confronti tra il problema delle costruzioni ferroviarie in Francia ed il problema delle costruzioni ferroviarie in Italia.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Sappiamo che, in seguito alla visita degli Scali di Genova e alle conferenze della Commissione, composta dai rappresentanti della Società Mediterranea e delle diverse Amministrazioni governative (*vedi numero precedente*) è stato deciso di coprire con tettoie circa mille metri quadrati delle calate di Santa Limbania, affine di poterli utilizzare come magazzeni. La Società, che si incarica del lavoro per conto del Governo, ne ha già affidato l'esecuzione a due Imprese: una prima parte delle dette tettoie sarà a disposizione del commercio fin dal 5 gennaio p. v., il resto dovrà essere ultimato pel 15 stesso mese.

><

La Commissione per lo studio delle comunicazioni ferroviarie intorno a Roma, riunitasi nuovamente il 20 corrente, ha ultimato i proprî lavori, proponendo quale complemento della circonvallazione, il raccordo dalla costruenda stazione dei Prati di Castello alla Serpentaria sulla linea di Firenze, con un'altra stazione a Porta Cavalleggeri. Rimase indeciso in qual punto precisamente dovrebbe farsi il passaggio del Tevere, se cioè a Ponte Molle o più in giù verso Roma, lasciandosi al Governo la risoluzione di questo punto.

><

Con Decreto Ministeriale del 21 corrente é stato approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto presentato dalla Società esercente la reta Mediterranea, per la costruzione di una nuova grande stazione a Torino, lungo la linea per Milano, fra la sponda destra della Dora e il corso Regina Margherita, ed autorizzata frattanto la immediata espropriazione dei terreni per tale costruzione, nonchè l'impianto in detta località di uno Scalo merci, colla spesa presunta di L. 1,350,000.

><

Sappiamo che con Decreto Ministeriale in data 6 corrente la Società del Mediterraneo venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 1,090.000 per espropriazione di terreni occorrenti per la fondazione della stazione di Roma-Trastevere.

><

Sappiamo pure che con altro Decreto in data 13 andante la Società stessa venne autorizzata ad effettuare la spesa di L. 194,000 per vagliatura e ricarico della massicciata sulle tratte Montepescali-Gavorrano, Castagnole-Cecina, Orciano-Fauglia, Fauglia-Colle-Salvetti, Colle-Salvetti-Pisa e Colle-Salvetti-Livorno.

><

Con recenti Decreti Ministeriali vennero del pari approvate, su proposta della Società per le strade ferrate del Mediterraneo, le spese seguenti:

L. 187,700 pei lavori di ripristino della tratta fra Loano ed Alassio, danneggiata dalla piena del 10 novembre 1886, lungo la linea Genova-Ventimiglia;

L. 69,000 per l'ampliamento della stazione di Torano-Lattarico (linea Boffaloria-Cosenza):

L. 68,000 pel risanamento e completamento della massicciata su circa 3000 metri del tronco Alessandria-Frugarolo (linea Torino-Genova);

L. 185,000 pel risanamento della massicciata fra Torino Succursale e Brandizzo:

L. 40,000, residuo spesa per la costruzione di una galleria artificiale fra le gallerie Chiappera e Carvotto sulla linea Eboli-Metaponto;

L. 124,000 per completamento della vagliatura e ricarico massicciata sui tratti già precedentemente ricaricati della linea Pisa-Massa;

L. 90,000 per impianto di apparati centrali di sicurezza per manovra scambi e segnali in stazione di Civitavecchia;

L. 23,791 per rifacimento di m. 3600 di binario da Musocco a Rho;

L. 122,601 per rifacimento di metri 14,530 di binario fra le stazioni di Chiarone ed Orbetello sulla linea Roma-Pisa.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la direzione generale della Rete Mediterranea, il R. Ispettorato Generale ha autorizzato definitivamente le seguenti aggiudicazioni:

alla Ditta Piatti e Rosazza di Torino i lavori per gli edifici componenti il terzo gruppo delle nuove officine di Torino;

alla Società Ausiliare di strade ferrate in Torino le opere metalliche pel secondo binario fra Massa e Sarzana.

><

Sappiamo che il 19 andante la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per appalto dei lavori d'ampliamento della stazione di mistamento a Novi S. Bovo. L'importo approssimativo dei lavori è di L. 1,170,000, e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 12 gennaio p. v.

><

Altre gare aperte dalla Società del Mediterraneo:

Appalto lavori di risanamento della massicciata sul tronco Segni-Sgurgola. Importo L. 42,000. Termine utile per le offerte fino alle 10 antim. del 5 gennaio p. v.

Lavori al ponte sul Tanaro presso Asti. Importo L. 26,700 circa. Le offerte dovranno pervenire per le ore 10 ant. del 31 corrente mese.

><

Sappiamo che la Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale il progetto da essa studiato di pieno accordo con l'ufficio dei Porti e Spiagge per la sistemazione definitiva del servizio ferroviario sulle calate e ponti occidentali del porto di Genova, giusta gli accordi presi nella conferenza tenutasi a Genova il giorno 21 novembre u. s. dalla Commissione permanente per lo studio di ordinamento di quel Porto.

La predetta Società ha interessato il R. Ispettorato Generale delle ferrovie ad accordare al detto progetto la sua approvazione colla maggior possibile sollecitudine.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale delle strade ferrate gli elaborati di gara per la fornitura di 500 carrozze preventivate pei bisogni del biennio 1° luglio 1887 30 giugno 1889, non che delle relative ferramenta. I tipi proposti per le carrozze di 1ª e 2ª classe sono affatto nuovi per la rete Mediterranea e segnano un sensibile progresso sulle vetture ora in servizio.

La caratteristica principale delle nuove carrozze, è la comodità della ritirata che vien data a tutti indistintamente i compartimenti (meno uno in alcune vetture di 2ª classe) realizzando così un miglioramento che molte ferrovie europee, anche importantissime, non offrono ancora. Oltre a ciò verrebbero aumentate le dimensioni dei compartimenti di prima classe, la cui larghezza ed altezza, rispettivamente da m. 2.68 e da m. 2.12 (che sono le misure attuali) verrebbero portate a m. 2.80 ed a m. 2.20; ingrandendo altresì la luce delle finestre.

Tutte le nuove carrozze, tanto di prima che di seconda classe, saranno munite di apparecchio per la loro illuminazione a gaz.

Il numero delle vetture da provvedere ed il relativo importo sarebbe il seguente:

N. 60 carrozze di prima classe . .	L. 1,074,300
» 100 carrozze di seconda classe .	» 1,362,000
» 25 carrozze miste di prima, seconda e terza classe	» 374,000
» 290 carrozze di terza classe . .	» 2,487,400
» 25 carrozze per treni locali, di cui 10 di seconda classe e 15 di terza classe	» 275,000
Spesa totale	L. 5,572,700

La fornitura delle singole categorie di carrozze dovrebbe essere suddivisa nei lotti seguenti:

Carrozze di prima classe in due lotti; il primo di 25 ed il secondo di 35;

Carrozze di seconda classe in tre lotti; il primo di 35, il secondo di 25 ed il terzo di 40;

Carrozze miste di prima, seconda e terza classe in un solo lotto;

Carrozze di terza classe in otto lotti; il primo di 85; il secondo di 35; il terzo di 38; il quarto di 38; il quinto di 38; il sesto di 38; il settimo di 38; l'ottavo di 30;

Carrozze per treni locali in due lotti; il primo per le 10 carrozze di seconda classe, il secondo per le 15 di terza classe.

Le grosse ferramenta da acquistarsi per le dette vetture consistono in: n. 1100 assi montati; n. 2160 molle di sospensione; n. 2500 molle di trazione e di repulsione.

><

Riceviamo le seguenti informazioni sull'andamento dei lavori di costruzione della ferrovia da Lecco a Como:

Durante il mese di novembre p. p. i lavori murari allo scoperto per le opere d'arte furono ostacolati delle persistenti pioggie, le quali impedirono anche il regolare avanzamento dei movimenti di terra. Le opere d'arte sono a buon punto, imperocchè, eccezion fatta di n. 14 di poca importanza, le rimanenti tutte possono considerarsi ultimate.

Quanto alla piattaforma stradale si spera di darla disponibile, per la massicciata e per il conseguente armamento, entro il prossimo mese di marzo. I fabbricati delle stazioni e delle case di guardia sono già coperti, e si dà opera alla esecuzione dei lavori interni. Delle nove gallerie che si incontrano lungo la linea, sette sono perforate in piccola sezione e, di queste, tre possono considerarsi ultimate completamente. I lavori di una galleria, quella denominata Fabbrica, di m. 602, procedono però con lentezza. Dei metri 3250.35 che rappresentano la lunghezza complessiva delle predette gallerie, restavano al 1° del corrente mese, ancora da eseguire: m. 193.87 di scavo in piccola sezione; m. 710.65 di scavo in calotta; m. 1992.65 di scavo allo strozzo; m. 1076.05 di rivestimento in calotta; m. 2175.65 di rivestimento del piedritto destro, e m. 2185.65 di rivestimento del piedritto sinistro.

La media giornaliera degli operai presenti sui cantieri è stata, durante il mese di novembre di 1837.

><

La Società delle strade ferrate della Sicilia ha presentato per approvazione al R. Ispettorato Generale la proposta pel rifacimento in acciaio di un tratto di binario, attualmente armato in ferro, della lunghezza di m. 16,587, fra la stazione di Termini-Imerese, lungo la linea Palermo-Porto Empedocle, ed il chilometro 53 + 200. La spesa preventivata per i lavori e provviste all'uopo occorrenti ascende a L. 476,145.36.

><

Il Sindaco di Milano, nello interesse della intera Cittadinanza Milanese, ha rinnovate vive istanze al Ministero dei lavori pubblici affinchè venga sollecitata la ultimazione della linea di circonvallazione con la annessa stazione a Porta Romana.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo di accordo con quella Parigi-Lione Mediterraneo, ha disposto che la validità dei biglietti di andata e ritorno da Torino e da Milano a Parigi e viceversa sia portata da giorni 20 a 30.

><

La Società predetta ha fatto domanda al R. Ispettorato generale perchè venga approvata l'aggiunta nella vigente tariffa locale n. 214, piccola velocità relativa a trasporti di carbon fossile, del prezzo di L. 5,631 per tonnellate applicabile ai trasporti di detta merce in partenza dalla stazione di Napoli, con destinazione a quella di Arce.

><

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa la proposta per l'attivazione di un prezzo speciale da applicarsi ai trasporti a piccola velocità di petrolio in partite di almeno 10,000 chilog. per vagone, o paganti per tal peso minimo, in partenza dalle stazioni di Genova P. C., San Benigno, Santa Limbania, Sampierdarena-stazione, Sampierdarena prima e seconda fermata e Savona Marittima, e diretti in Germania, in servizio diretto italo-germanico.

><

I Ministeri di Agricoltura Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, hanno approvato l'aggiunta nella nomenclatura delle vigenti tariffe e condizioni di trasporto per ferrovia, della voce « ritagli di zucchero » colla indicazione della classe VI. *V*, giusta la proposta presentata dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo anche a nome e per conto di quelle dell'Adriatico e della Sicilia. Hanno pure disposto che alla nomenclatura e classificazione dei vini di lusso e nostrani, ora esistente al capo XIII delle tariffe e condizioni pei trasporti in ferrovia, venga sostituita una nuova nomenclatura e classificazione dei vini di lusso e comuni proposta dalla Società delle ferrovie dell'Adriatico anchè a nome e per conto di quelle del Mediterraneo e della Sicilia.

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, ha interessato quello dei Lavori Pubblici a voler prendere in considerazione un richiamo della Camera di Commercio ed Arti di Reggio Calabria relativamente alla tassa di L. 5.00 circa per carro, dalla stazione di città a quella del Porto di Reggio Calabria, la quale riesce assai gravosa trattandosi di un percorso di 900 metri.

La predetta Camera di Commercio ha fatto notare che la tassa in questione non è in proporzione con la distanza percorsa, poichè, anche considerato il caso più favorevole alla ferrovia di merci di prima classe spedite a tariffa generale e di un vagone carico di 8 tonnellate, il prezzo di trasporto sarebbe appena di L. 1.31.

><

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che possa approvarsi il progetto dei lavori complementari del tronco da Fognano a Marradi, nella ferrovia Faenza-Firenze, affidandone l'esecuzione, a partito privato alla Impresa Lori. Il progetto di cui trattasi comprende l'inghiaiamento, la posa dell'armamento e dei meccanismi fissi, la provvista e la messa in opera delle cancellate per la chiusura delle stazioni, la messa in opera dei cancelli in ferro per i passaggi a livello e per le stazioni, la piantagione delle siepi, la provviste e messa in opera dei termini di confine, ed i movimenti di materie, i lavori di muratura ed altri occorrenti per l'armamento, la posa dei meccanismi e le chiusure. La spesa preventivata in complesso per i predetti lavori e provviste ammonta a L. 610,000.

Il prefato Consiglio ha inoltre ritenuto:

Che possa, agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, approvarsi il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo per la costruzione di un nuovo scalo merci per la piccola velocità da annettersi alla stazione succursale di Torino, prefiggendo il termine di mesi trenta per il compimento delle espropriazioni;

Che si possa approvare il progetto presentato dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo pel rialzamento di livellette e per la ricostruzione del ponte Valanidi 1° lungo la ferrovia Taranto-Reggio e che l'approvazione di tale progetto possa aver valore di dichiarazione di pubblica utilità, assegnando il termine di mesi 18 per il compimento dei lavori.

><

Sappiamo che la Società per le strade ferrate dell'Adriatico ha notificato al R. Ispettorato generale che essa è addivenuta ad accordi colla Compagnia noleggiatrice di vagoni, denominata *Erste Eisenbahn*

Vagen Leih Gesellschaft, di Vienna, per l'affitto della quantità di carri merci che saranno necessarî per provvedere ai presunti bisogni della rete durante l'anno 1888.

Tenuto conto dei carri che durante l'anno 1888 saranno consegnati dai diversi fornitori, in base ai contratti stipulati, la predetta Società ha creduto di poter limitare il numero dei carri da noleggiare a 650.

Ora, siccome nell'anno in corso la Società Adriatica ha preso in affitto dalla predetta Compagnia n. 1100 vagoni da merce, ne consegue che farà la restituzione di 450 di essi, ritenendosi gli altri 650.

><

Sappiamo che la Camera di Commercio ed Arti di Padova ha fatto istanza al Ministero di Agricoltura Industria e Commercio perchè voglia interessarsi presso il Ministero dei lavori pubblici, allo scopo di ottenere alcune modificazioni nell'orario delle comunicazioni internaziònali concernenti quel centro commerciale con le sue corrispondenze per la Svizzera e per la Francia.

Ci consta che il Ministero del Commercio ha raccomandata la istanza al Dicastero dei lavori pubblici.

><

Sull'andamento, negli ultimi mesi, dei lavori e degli studî per le nuove costruzioni affidate alla Società del Mediterraneo, siamo in grado di dare le seguenti informazioni:

Stazione di Trastevere. — Vennero ultimati il piazzale e le fondazioni dei fabbricati: ora continuano le provviste del materiale per l'armamento. Furono presentati i progetti d'appalto per la posa dell'armamento e della massicciata, nonchè per la sopraelevazione del fabbricato viaggiatori e delle rampe d'accesso, e incominciati i lavori di soprafondazione del Magazzino merci, piani caricatori, ecc.

Allacciamento Trastevere-Termini. — Fra breve sarà ultimato il progetto definitivo, e si sono inoltre redatti varî studî di massima per gli allacciamenti Trastevere-Prati di Castello-Serpentara per la Commissione delle linee di cintura.

Linea Eboli-Reggio (litoranea). — Si procede al lavoro di liquidazione delle opere eseguite nella tratta da Agropoli a Vallo, già aperta all'esercizio e si attende alla redazione dei progetti definitivi, in generale bene avanzati, per la tratta Castrocucco-Sant'Eufemia. Vennero pure ultimati e presentati i progetti definitivi dei due primi tronchi da Rosarno a Ricadi della tratta Rosarno Santa Eufemia, e tra breve saranno presentati quelli degli altri sei tronchi già ultimati e che ora si trovano in corso di revisione.

Linea Eboli-Reggio (interna). — Si prosegue la liquidazione dei lavori eseguiti pei tronchi da Sicignano a Polla, essendo ultimata quella pel tronco Polla-Tegiano. Nel rimanente tronco in costruzione Tegiano Casalbuono i lavori sono bene avviati e procedono regolarmente.

Linea Catanzaro-Stretto Veraldi. — Proseguono regolarmente i lavori sul tronco Settingiano-Marcellinara ed è abbastanza avanzata la redazione dei progetti esecutivi pei tre tronchi da Marcellinara a Stretto Veraldi.

Linea Salerno-S. Severino. — Si prosegue alla redazione dei progetti pel 1° e 3° tronco, essendone già ultimati i lavori di campagna, e nel tronco 2°, appaltato direttamente dal Governo, vennero già iniziati i lavori.

Linea Fornovo-Spezia. — Sul tronco Fornovo-Solignano procedono i pochi lavori ancora mancanti. Nella galleria di Solignano sono da eseguirsi metri 300 circa di strozzo e di piedritti. Sono pure avanzati i lavori della galleria del Borgallo sul tronco Borgotaro-Guinadi. Mancano ancora pochi lavori di piccola entità alla ultimazione della sede stradale sul tronco Pontremoli-Filattiera. Sono pure di poca entità i lavori ancora mancanti sui tronchi da Villafranca a Capriglìola, ad eccezione della gettata di scogliere a difesa della ferrovia. Infine si attende alla regolarizzazione del binario d'innesto della linea Ligure colla Parma-Spezia, già percorso dai treni di Pisa, sul tratto Fornola-Casello 88.

Linea Cuneo-Ventimiglia. — Nella tratta da Cuneo a Robilante, già aperta all'esercizio, si proseguono le opere di finimento ancora mancanti. Sono pure bene avviate le liquidazioni dei lavori eseguiti lungo detta tratta. Proseguono i lavori di tavolo per la redazione dei progetti della tratta Limone-Ventimiglia.

Linea Roma-Viterbo-Siena. — Ultimatane la revisione, venne presentato il progetto dell'intera linea.

Linea Lucca-Aulla. — Già da tempo ultimati e presentati i progetti esecutivi dei tronchi da Lucca a Bagni di Lucca. Si attende alla redazione dei progetti pei tronchi da Bagni di Lucca a Castelnuovo; stanno ultimandosi i lavori di campagna del tronco Castelnuovo-Casola; è incominciato lo sviluppo del progetto definitivo del tronco Casola-Fivizzano e si trova in corso di revisione quello del tronco Fivizzano-Aulla.

Linea Avellino-Ponte S. Venere. — È in corso di revisione il progetto definitivo della tratta Avellino-Paternopoli, e si attende ai progetti definitivi per le rimanenti tratte.

><

Nell'adunanza tenutasi ieri, 23, dal Comitato delle Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

Colla Ditta David Rossi e figlio, di Torino, per fornitura di Kg. 15,000 d'olio di oliva;

Colla Ditta Rey Fratelli, di Torino, per fornitura di 1200 metri di stoffa lana vellutata per tappeti ad uso carrozze di 1.a classe;

Colla Ditta Besana, Carloni e C. di Milano, per appalto lavori occorrenti per l'impianto riscaldamento e ventilazione nel fabbricato di Direzione delle nuove officine di Torino P. S.;

Colla Ditta Lorenzo Tambellini di Pisa, per appalto dei lavori d'impianto d'un' Officina per deposito locomotive a Civitavecchia;

Colla Ditta Agostino Oneto e C. di Sampierdarena per fornitura di Kg. 60,000 d'olio d'oliva;

Colla Ditta Antonio Preve e Girolamo Maglione, di Milano, per fornitura di Kg. 67,000 d'olio d'oliva;

Colla Ditta Cesare Vianello, per fornitura di Kg. 258,000 d'olio d'oliva.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato la sua approvazione ai seguenti progetti relativi a lavori ferroviari:

Progetto per l'impianto di un Lazzaretto sul colle dei Giovi per ricovero degli operai addetti ai lavori della galleria di Ronco nella succursale dei Giovi;

Progetto di ferrovia pel temporaneo servizio di trasporto di massi a sistemazione del porto di Portotorres in Sardegna;

Progetto di appalto delle travate metalliche lungo il tronco Fognano-Marradi della ferrovia Faenza-Firenze;

Progetto di una condotta d'acqua per il rifornitore della stazione di Venafro, della ferrovia da Caianello ad Isernia;

Nuovo progetto esecutivo del tronco da Settingiano a Marcellinara nella ferrovia da Catanzaro allo Stretto Veraldi.

Il predetto Consiglio ha inoltre dichiarato meritevoli di approvazione:

Il collaudo della impresa Frova per l'armamento dei tronchi da Ravenna a Cervia nella ferrovia Ferrara Ravenna-Rimini;

Il collaudo della impresa Delle Piane per la costruzione della galleria dei Ceracci lungo la ferrovia da Lucca a Viareggio;

Il collaudo della impresa Togni per lavori eseguiti nelle case cantoniere dei tronchi da Brescia ad Iseo, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo;

La domanda della Società esercente la tranvia Roma-Marino, relativa alla formazione dei treni della tramvia stessa.

Il sig. cav. Adolfo Bingen di Genova, membro del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo, venne testè insignito della commenda della Corona d'Italia. All'egregio finanziere ed amministratore le nostre congratulazioni per la ben meritata onorificenza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — La Società delle strade ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione governativa:

Il preventivo della spesa occorrente per l'applicazione di un filo telegrafico fra Roma e Napoli e fra Pisa e Roma pei servizio del movimento dei treni e per altri lavori alle linee telegrafiche delle predette ferrovie. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 64,000 per la prima ed a L. 75,000 per la seconda;

Il progetto riguardante le modificazioni da introdursi nella disposizione planimetrica dei binarî della stazione di Mondovì per l'innesto della nuova linea da Cuneo a Mondovì;

Il progetto ed il preventivo della spesa occorrente per l'impianto di una fermata a Casorate Sempione fra le stazioni di Casorate e di Somma Lombarda sulla linea da Rho a Sesto-Calende;

Il peventivo della spesa di L. 3680 per l'applicazione di sonerie elettriche di controllo ai dischi girevoli a distanza di alcune stazioni delle linee Roma-Napoli e Caianello-Isernia.

Ferrovie dell'Adriatico. — La Direzione della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Costruzione di una scogliera a difesa del quarto di corso destro a monte del ponte a travata metallica sul fiume Velino al Km. 162 + 700 della linea Castellammare-Adriatico-Terni, L. 15,000.

Impianto di una Stazione intermedia di incrocio fra quella di Ponticino e di Arezzo nella località detta Indicatore al Km. 233 + 844, L. 51,763.

Progetto per la costruzione di una casa cantoniera al chilometro 31,040 della linea Padova-Pontelagoscuro, fra le stazioni da Sant'Elena e di Stanghella, con un preventivo di spesa di L. 12,700;

Proposta per l'esecuzione dei lavori di completamento del tronco da Ravenna a Cervia, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, spesa preventivata L. 110,000;

Proposta pei lavori di consolidamento al ponte sul torrente Mella nel tronco da Olmenetta a Brescia, nella ferrovia Pavia-Cremona-Brescia;

Proposta per i lavori di ampliamento e di sistemazione della stazione di Ravenna, in dipendenza della nuova linea Ferrara-Ravenna-Rimini, spesa occorrente L. 128,200;

Schemi di contratto, di capitolato e di avviso d'asta relativi alla fornitura in opera (escluso il trasporto) di m.c. 18,000 di ghiaia e di pietrisco occorrenti per completare la massicciata della linea da Viterbo ad Attigliano;

Proposta per la parziale ricostruzione e pel generale rafforzamento delle incavallature del tetto e dei soffitti del fabbricato viaggiatori, in stazione di Padova, spesa L. 14,250;

Proposta per l'ampliamento del fabbricato costruito ad uso d'ufficio delle regie Poste nella stazione di Ancona, spesa L. 17,500;

Proposta per la costruzione della platea ad un ponte lungo la linea Venezia-Peschiera (chilom. 85,825), spesa presunta L. 4,600;

Proposta per l'impianto di 2 caldaie cilindriche per gli scaldapiedi nella stazione di Piacenza, spesa L. 3,600;

Proposta per sistemare il servizio merci a G. V., il servizio dei bagagli e gli uffici del movimento nella stazione di Padova; la spesa all'uopo preventivata ascende a L. 52,050;

Nuova proposta per sistemare la costa di Frassignoni e sponda destra del Reno, opposta a quella su cui è stabilita la ferrovia, spesa occorrente L. 429,000.

Ferrovie della Sicilia. — La Direzione generale delle ferrovie della Sicilia ha proposto l'acquisto del materiale minuto di armamento occorrente per n. 1500 rotaie del tipo n. 1 complementare da utilizzarsi in rifacimenti di binarî.

Il quantitativo di detto materiale risulta come segue:

N. 3000 compresse a corniera; N. 8400 piastre d'appoggio; N. 6000 chiavarde a vite; N. 30,000 arpioni d'arresto.

L'importo preventivato per la suddetta fornitura, ivi comprese le spese di ricevimento, di scarico, di trasporto e quelle impreviste, ecc., ascende a L. 19,000.

Ferrovia Siena-Viterbo-Roma. -- Riportiamo dalla *Riforma*: Ebbe luogo la prima conferenza per la Siena-Viterbo-Roma fra il senatore Allievi e il comm. Oliva, capo ufficio delle costruzioni per la Mediterranea, e alcuni deputati di Roma e di Siena.

Si è abbozzato il progetto finanziario e si è concordato dovere riunire gli enti locali interessati in un solo consorzio, e doversi esaminare se la spesa generale potesse essere ridotta.

Ieri si tenne un'altra conferenza col senatore Finali, capo del consorzio speciale che si era formato per la Viterbo-Roma.

Ferrovia Bologna-Porto Maggiore. — Mercoledì 21 corr., con intervento delle autorità, della stampa e di numerosi invitati, ebbe luogo l'inaugurazione della ferrovia Molinella-Porto Maggiore, tronco diramativo della linea Bologna-Budrio-Massa Lombarda.

Questo tronco, come già accennammo a tempo opportuno nel *Monitore*, fu costretto da Società Veneta di costruzioni.

Ferrovie Santhià - Borgomanero e Gravellona-Intra. — Il Consiglio Comunale di Torino, in adunanza 19 scorso ottobre invitava il Sindaco « a fare le pratiche « opportune presso il governo per la pronta esecuzione della « linea Santhià-Borgomanero, oramai urgentissima, per allac« ciare Torino alla ferrovia di Varallo già compiuta, ed alla « ferrovia di Domodossola vicina ad aprirsi, e per la non meno « pronta esecuzione della linea Gravellona-Intra. » E con successiva deliberazione del 12 novembre pp. stabiliva che il Sindaco si facesse centro dei varî interessi, che fanno capo alla costruzione delle suddette linee, per addivenire alla costituzione di apposito Comitato promotore.

In adempimento di tali deliberazioni l'Amministrazione Municipale di Torino decise di convocare in assemblea tutti gli Enti che hanno interesse alla esecuzione delle linee Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra, perchè procedano alla costituzione del Comitato, che nel più breve termine, previa l'as-

sicurazione del rispettivo concorso degli Enti interessati e la determinazione delle opportune condizioni per parte delle Società costruttrici ed esercenti, promuova la concessione del sussidio chilometrico governativo in quella misura che verrà reputata necessaria.

E con circolare, in data 5 corrente, il Sindaco di Torino avv. comm. Melchiorre Voli, invitò ad intervenire o farsi rappresentare all'adunanza, che per l'accennato scopo convocavasi nel Palazzo Civico di Torino il 18 corrente: i Sindaci dei Comuni attraversati dalle linee, prossimi o comunque interessati a queste e quelli sottoscritti alla petizione indirizzata al Ministro dei Lavori Pubblici nell'agosto ultimo scorso; i Senatori del Regno residenti in Torino od in qualcuno dei Comuni interessati; i Deputati al Parlamento di Torino Città, Novara, Vercelli e Biella; i Deputati provinciali di Torino; i Consiglieri provinciali dei Mandamenti di Torino; i Consiglieri provinciali di Novara che rappresentano i Mandamenti interessati; gli Assessori municipali ed i membri della Commissione permanente ferroviaria di Torino; i Presidenti delle Camere di Commercio di Torino e Cuneo; e varie altre persone che si adoperarono a favore delle linee di cui si tratta.

All'adunanza convennero numerosissimi gli invitati; gli assenti inviarono la loro adesione e lettere di scusa.

Il comm. Voli tenne la Presidenza della adunanza la quale, dopo breve discussione d'indole generale, approvò all'unanimità il seguente ordine del giorno: — L'Assemblea acclama a presidente onorario del Comitato promotore delle linee Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra il Sindaco di Torino e delega al medesimo la nomina del Comitato promotore, il quale sceglierà nel suo seno il presidente effettivo.

Conseguentemente a tale deliberazione furono nominati a membri del Comitato i signori: Casana cav. ing. Severino, Daneo comm. avv. Edoardo, Dionisotti comm. Carlo, Grugnola cav. Giovanni, Meano cav. ing. Cesare, Molli ing. Stefano, Pacchiotti comm. Giacinto, Patriarca cav. avv. Francesco, Pellegrini comm. ing. Adolfo, Ricci march. Vincenzo, Di Roasenda cav. Giuseppe, Spurgazzi comm. ing. Pietro.

Dopo la proclamazione la seduta dell'Assemblea venne levata; è si adunò subito il Comitato promotore.

Questo continuò solertemente nel proprio ufficio e prese intanto le due seguenti deliberazioni:

1° di chiedere alla Società delle ferrovie mediterranee a qual prezzo intenderebbe essa di assumersi la costruzione delle due linee sopradette secondo gli studi degli ingegneri Giambastiani e Mondino;

2° di spedire una circolare ai Comuni interessati per sollecitare i concorsi, e sapere in qual somma tali concorsi si possano calcolare.

Le costruzioni ferroviarie e la esposizione finanziaria. — Nella tornata di sabato scorso della Camera dei Deputati, l'on. Magliani fece la Esposizione finanziaria dello Stato. Quanto al programma ferroviario, l'on. Ministro, lasciando alla competenza del suo onorevole collega pei lavori pubblici il trattarne, e considerandolo solo dal lato finanziario, dichiarò come egli rifugga così dal ritardare ulteriormente le costruzioni oggimai decretate, come dal dover ricorrere fatalmente ogni anno al credito per somme troppo ingenti per effettuarle. (*Commenti*).

Trovò pertanto doversi adottare le nuove vie già additate per le linee Eboli-Reggio e Messina-Cerda, pagando il prezzo mediante annualità a carico del bilancio, comprendenti l'interesse e l'ammortamento, mentre, se qualche costruzione dovesse pur farsi con capitali dello Stato, potranno contenersi entro i limiti di 50 o 60 milioni al più, somma che, senza disturbo economico e senza nuovi indebitamenti all'estero, possa essere offerta dal risparmio annuale del paese. Ma l'attuazione di questo programma richiederà maggiori assegnamenti sul bilancio che non sieno quelli derivanti dalla continuata emissione di titoli ferroviari.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chil.) nello scorso mese di novembre fu il seguente: Passeggieri trasportati 74,200 (1886 novembre: 78,731), introito fran. 233,000 (fran. 235,315.46); bagagli e cadaveri tonn. 280 (tonn. 284), introito fr. 24,500 (fr. 25,610.78); animali, capi 4005 (capi 5331), introito franchi 18,500 (franchi 20,569.98); merce trasportata tonn. 69,500 (tonn. 45,812); introito fr. 749,000 (fr. 524,498.88). Introito complessivo fr. 1,025,000 (fr. 805,995.10), ossia fr. 3853.38, (fr. 3030.06) in media per chilometro.

Le spesa d'esercizio, non compresi gli assegni al fondo di riserva per rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio e gli interessi dei prestiti, e dedotti gli introiti per censi, essendo state durante il passato mese di novembre di fr. 440,000 (1886, novembre: fr. 389,682.73, ossia di fr. 1654.13 (fr. 1464.97) in media per chilometro, il maggior introito sulle spese d'esercizio fu di franchi 585,000 (franchi 416,312.37).

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio federale propone alla Assemblea federale di accordare la domanda di proroga del termine di costruzione per il traforo del Sempione fino al 31 dicembre 1888.

Vi fu posta però la condizione che se i lavori non sono incominciati prima di questo termine, la Confederazione ed eventualmente il Cantone del Vallese avrà il diritto di ritornare in possesso della ferrovia della *Ligne d'Italie*, contro rifusione del prezzo di compera.

Ferrovie Svizzere — Nella adunanza 19 corr. del Consiglio Nazionale a Berna il consigliere federale Welti, rispondendo all'interpellanza relativa al riscatto delle ferrovie, ha dichiarato, a nome del Consiglio federale, che le trattative saranno continuate per il riscatto di *tutte* le ferrovie Svizzere.

In tal proposito aggiungiamo come nella conferenza che ebbe luogo mercoledì 13 corr. a Berna fra la commissione ferroviaria del Consiglio federale (Welti, Hammer e Ruchonnet) ed i delegati della ferrovia Nord-Est (Studer, Russenberger, Stoll e Vögeli-Bodmer), il Consiglio federale ha presentata alla ferrovia Nord-Est la proposta di riscattare le sue azioni privilegiate a fr. 600 e le azioni originali a fr. 450; inoltre sarebbe permesso il pagamento dei dividendi scaduti. Questa offerta di compera non venne messa in discussione, ma i delegati della ferrovia Nord-Est si riservarono su di ciò mano libera e presero semplicemente nota dell'offerta della Confederazione.

Ed, a quanto annuncia il *Bund*, il Consiglio federale sarebbe unanime per sottoporre, in ogni caso, alla votazione popolare un eventuale riscatto della ferrovia Nord-Est.

Ferrovie Greche. — Un telegramma da Atene all'Agenzia Stefani annuncia che il giorno 22 corr. fu aperta al pubblico servizio la ferrovia Patrasso-Atene. Questa ferrovia è considerata importante perchè raccorcia la traversata dall'Italia alla Grecia ed all'Oriente.

Ferrovie tedesche, austriache e russe sulle frontiere della Polonia. — In questi giorni di minacciosi accantonamenti militari sulle linee di confine tra Germania-Austria e Russia, non è inopportuno di accennare alle strade ferrate di quei tre Stati lungo la frontiera su cui accumulano armi ed armati.

La Germania ha costruite dal 1878 lungo il confine est 4850 chilometri di ferrovie; di modo che ben 11 linee tedesche

possono trasportare le truppe alla frontiera russa e concentrarvele in 10 stazioni principali.

L'Austria-Ungheria ha costruiti dal 1878, nella parte del suo territorio che può essere teatro di una guerra contro la Russia, 4500 chilometri di strade ferrate e 5 linee di raccordamento verso la frontiera russa; verso cui l'Austria può far avanzare grandi masse da 9 stazioni di concentramento.

La Russia, nell'ultimo decennio, non ha costrutto che 2838 chilometri di ferrovie nel suo territorio occidentale; mentre la Germania e l'Austria-Ungheria ne hanno costrutti in totale 9,300 su di una estensione di territorio di metà superficie. A ciò vuole riparare la Russia, ma è questione di tempo e di denaro. Bisogna poi ancora aggiungere che le poche strade ferrate, di cui è dotata la Russia Occidentale, sono comprese in un triangolo, assai interno, formato da Pietroburgo, Varsavia ed Odessa; mentre, come già preaccennammo, le linee tedesche ed austriache si avanzano sino alla frontiera russa.

Ferrovie Francesi. — Domenica 18 corrente la Compagnia delle strade ferrate dell' Ovest ha aperto al pubblico la sezione della linea Fougères-Vire, compresa tra Mortain e Vire.

Questa sezione è lunga 36,232 metri, compresa la tratta da Sourdeval a Maures che misura 6,500 metri ed è già aperta al pubblico.

Ferrovia metropolitana di Parigi. — Il sig. Boudenoot, antico allievo della Scuola politecnica di Parigi e membro del Comitato della Società degli ingegneri civili, scrive una lettera alla *France* in cui ricorda che il progetto di ferrovia metropolitana aerea non è stato sottoposto ad alcuna inchiesta e che il progetto sotterraneo ha subìto davanti ai poteri pubblici e alle commissioni tecniche numerosi scacchi. Il distinto ingegnere domanda che il ministro dei lavori pubblici voglia fare studiare tutti i progetti presentati, e non soltanto i progetti sotterranei, prima di prendere una decisione arrischiata, che potrebbe implicare per l' avvenire un disastro finanziario.

Il Tunnel sotto la Manica. — Si lavora attivamente al foro dei pozzi nei cantieri del tunnel sotto la Manica. Si cercano degli strati di carbone ma non se ne è ancora trovata alcuna traccia, quantunque la profondità raggiunta sia già considerevole.

I lavori sono condotti segretamente. In quanto concerne il tunnel stesso, i promotori dell'opera avrebbero, a quanto si dice, ricevuto incoraggiamenti materiali da diversi membri influenti del Parlamento, che hanno promesso il loro appoggio quando il progetto per l'autorizzazione dei lavori preliminari sarà discusso, durante la prossima sessione.

Se il progetto è respinto, i deputati in questione avranno ricorso ai *meetings* pubblici per iniziare il paese ai particolari del progetto.

Notizie Diverse

Mancanza di carri per le merci. — Non è soltanto in Italia che si lamenta la insufficienza del materiale pei trasporti; questa si fa sentire anche in Francia e nel Belgio.

In Francia è la Camera di Commercio d'Havre che si rivolge al Ministro dei lavori pubblici ed alla Compagnia dell' Ovest affinchè si provveda all' insufficienza dei carri messi dalla Compagnia medesima a servizio del porto.

Nel Belgio è la città di Anversa che trovasi in una situazione intollerabile. Così dice il *Journal des intérets maritimes*, il quale aggiunge: la penuria dei carri è tanta che i vapori impiegano a scaricare le merci il doppio del tempo consueto nelle epoche di poco movimento. Se si avesse ora il movimento marittimo e commerciale che vi era due mesi addietro, vi sarebbero ora nel porto da 15 a 20 piroscafi in sofferenza; ciò che costerebbe a ciascuno un migliaio di lire al giorno.

La causa, per ripetere ciò che vanno dicendo i giornali di colà, di tanta insufficienza di carri è riposta nelle economie apparenti che il ministero ha creduto di dover fare; economie che consistono nel sopprimere le spese necessarie alle riparazioni del materiale e alla costruzione di nuovi carri per le merci.

Importazione e trasporto del legname. — Il nostro Governo ha stabilito di non dare la sua adesione alle domande per il trasporto sulle ferrovie italiane, con tariffe di favore, del legname che viene dall'estero.

Gli importatori, avendo la esenzione del dazio di entrata, non potrebbero esigere anche le straordinarie agevolazioni dalle Compagnie ferroviarie.

Nuovi cavi telegrafici. — Nel bilancio del governo olandese per il 1888 è stanziato un credito di un milione di fiorini (L. 2,120,000) per la posa di un cavo telegrafico sottomarino tra Giava, Bali e Celebes.

— Al Reichstag tedesco verrà presentato un progetto di legge pel riscatto da parte dell' impero tedesco del cordone telegrafico sottomarino, che congiunge la Germania all' Inghilterra, essendo proprietà d'una società privata. Il prezzo del riscatto à fissato a 7 milioni di marchi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

			17 Dicembre	Dicembre 24
Azioni	Ferrovie	Meridionali	L. 801	795
»	»	Mediterranee	» 620	618,50
»	»	Sicule	» —	560,50
»	»	Sarde (preferenza)	» —	285 —
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
»	»	Gottardo	» —	—
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 552	552
Obbligazioni	Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 308	308
»	»	Monte Cenere	» —	—
»	»	Novara Seregno	» 250	250
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
»	»	» 2ª emiss.	» 314 —	314
»	»	Centrale Toscana	» —	537
»	»	Meridionali	» 320,50	320 50
»	»	Sarde, serie *A*	» 314	314
»	»	» serie *B*	» 317	317
»	»	» 1879	» 317	317
»	»	Pontebba	» 486	486
»	»	Nord-Milano	» —	270,50
»	»	Meridionali Austriache	» 299 50	300 —

PAGAMENTI

Ferrovia Novara-Seregno. — Dal 1.o gennaio si effettuerà il pagamento della Cedola n. 3 delle Obbligazioni della Società in ragione di L. 6,25 per ogni Obbligazione.

Società Generale di Credito Mobiliare Italiano. — Dal 7 gennaio sarà pagata in L. 12 la Cedola n. 51 delle azioni liberate di L. 400, quote interesse del 2.o semestre 1887.

Ferrovia Nord-Milano. — Presso la Banca Subalpina e di Milano verrà pagato il *coupon* n. 18 delle Obbligazioni.

Società Italiana dei Cementi e delle Calci idrauliche di Bergamo. — Contro consegna della Cedola n. 32 si farà luogo al pagamento degli interessi del 2.o semestre 1887 in L. 7.50.

Ferrovie Sarde. — A datare dal 2 gennaio a tutto il 31 detto verrà pagata in L. 6,29 nette la Cedola n. 30 delle Obbligazioni Serie *B*, e la Cedola n. 29 delle azioni di preferenza, classe *A*, e delle azioni ordinarie, Classe *B* in L. 6.25 per azione.

ESTRAZIONI

Ferrovie Sarde. — Dal 2 gennaio saranno rimborsate in L. 30 a Roma, le azioni estratte il 17 dicembre 87.

EMISSIONI

Ferrovia del Gottardo. — Dal 2 al 10 gennaio presso le sedi della Banca Nazionale del Regno si potranno ritirare i moduli per la sottoscrizione delle nuove azioni di fr. 500 caduna da offrirsi alla pari ai portatori delle vecchie azioni.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)

Città di Nervi (27 dicembre, ore 11 ant., fatali). — Appalto per lastricamento con pietra arenaria della Spezia di due tratti di questa traversa provinciale, rispettivamente compresi tra il Ponte nuovo ed il passaggio a livello della Ferrovia, ecc. Importo ridotto L. 13,415. (V. n. 48 del *Monitore*).

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (27 dicembre, ore 11 ant., fatali. — Appalto per le opere e provviste per la manutenzione novennale, dal 1.o gennaio 1888, della strada provinciale Torino-Milano, compreso tra Novara ed il ponte sul Colatore Pilone oltre Borgo-Vercelli. Importo annuo ridotto L. 8159.04. (V. n. 49 del *Monitore*).

Comune di Polesine San Giorgio (27 dicembre, ore 12 meridiane, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione della Fossa di Portamaggiore dal Ponte Volpi ascendendo fino al Ponte Faggiola — Sistemazione del Condotto S. Antonino dal Ponte Faggiola del pari salendo fino al ponte Tre Porcelli. Importo totale L. 75,747.72. Deposito per spese L. 2400. Cauzione provvisoria L. 7500. Cauzione definitiva il decimo.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (29 dicembre, ore 10 ant., fatali). — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale, dal 1.o gennaio 1888, della strada provinciale da Biella alla Valsesina, ecc. Importo annuo ridotto L. 9318.98. (V. n. 49 del *Monitore*).

Direzione delle costruzioni Navali 1° Dipart. (Spezia). — (29 dicembre, ore 12 merid., fatali). — Appalto per la costruzione e fornitura di alberi, accoppiatoi, mensole, sopporti, e di quant'altro abbisogna per le trasmissioni di movimento, tanto principali quanto secondarie, della nuova officina congegnatori. Importo ridotto L. 111,401. (V. n. 16 del *Monitore*).

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (31 dicembre, ore 1 pom., definitivo). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione di un ponte in muratura sul fiume Sesia presso Borgosesia in tre arcate, ecc. Importo ridotto L. 206,784.60. (V. n. 48 del *Monitore*).

Comune di Venezia (7 gennaio, ore 2 pom., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di escavo in asciutto di parte dei rivi del Ponte Lungo e della Palada in Isola della Giudecca e del terrapieno ridossato al tratto di Fondamenta della Fornace in fronte agli stabili ai mappali nn. 256, 256, 263 e nuova marginatura a muro in mattoni del detto tratto di fondamenta. Importo L. 27,298.03. Lavori ultimati in 120 giorni. Cauzione L. 2729.80.

Ospizio Municipale di Mendicità in Catania (8 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta) — Appalto delle opere murarie, di pietra calcare e di legname occorrenti alla costruzione della seconda sezione del novello fabbricato. Importo L. 74,600. Cauzione provvisoria il decimo.

Prefettura di Mantova (9 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dei terrapieni arginali della Coronella Garolda a sinistra del fiume Mincio nel Comune di Roncoferraro. Importo L. 45,186. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Lavori ultimati in giorni 60.

Città di Sampierdarena (10 gennaio, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto dei seguenti lavori:

Pavimentazione con tacchi nuovi di pietra Spezia del tratto di Via Operai compreso tra la casa Tiscornia e la Via Fiumara; Pavimentazione con tacchi nuovi di pietra Spezia del tratto di vico Ponte Cornigliano compreso tra la Via Operai e la piccola porta dello Stabilimento Ansaldo; Costruzione di un tratto di condotto fugatore nel vico Ponte di Cornigliano suddetto; Pavimentazione con tacchi nuovi di pietra Spezia e ricostruzione di marciapiedi del tratto di Via Mercato compreso tra la casa Carpaneto e la Salita Belvedere; Pavimentazione, con materiale usato, della Via Manin. Importo lire 54.662.50. (V. n. 49 del *Monitore*).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Rovigo (10 gennaio, ore 10 ant., unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione (dal 1.o gennaio 1888 al 30 giugno 1893) e restauri necessari alla conservazione di tutte le opere di verde che attualmente si trovano o venissero istituite nelle quattro sezioni di Po, compreso nel Circondario idraulico di Rovigo. Importo L. 222,299. Cauzione provvisoria L. 2000. Cauzione definitiva il decimo.

Prefettura di Catania — (10 gennaio, ore 11 ant., 2.a asta per deserzione 1.o incanto). — Appalto delle opere di restauro e di sistemazione per l'adattamento e riduzione dell'ex-convento di S. Bonaventura in Caltagirone a carcere giudiziario. Importo L. 48,660. (V. n. 48 del *Monitore*).

Prefettura di Cosenza (10 gennaio, ore 11 ant. 1.a asta). — Appalto dei lavori di prolungamento, di completamento e sistemazione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Belmonte Calabro scende alla marina omonima. Importo L. 80,000. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauzione definitiva il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cuneo (11 gennaio, ore 10 ant., definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione, dal 1.o luglio 1888 al 30 giugno 1897, del secondo tronco della strada Nazionale n. 33, dal Piemonte ad Oneglia, compresa tra l'uscita del sobborgo della Città di Ceva, detto della Luna, e la metà del ponte sul fiume Tanaro, presso Nava (confine con Porto Maurizio), (metri 40,063) escluse le traverse degli abitati di Garessio e di Ormea, della complessiva lunghezza di metri 386.50. Importo ridotto L. 15,520,48. (V. n. 43 e 46 del *Monitore*).

Città di Marino (Roma) (20 gennaio, ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori seguenti, in due lotti: 1.o lotto, fognatura in punti diversi della città. Importo L. 34,421.55. Cauzione L. 4,434.15; — 2.o lotto, covertura del fontanile vecchio e lavatoio presso l'acqua santa. Importo L. 9200. Cauzione L. 1500. Lavori ultimati in 120 giorni. Fatali 6 febbraio, ore 10 ant.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera delle chiusure metalliche a passaggio a livello della linea *Foggia-Lucera* per conto dell'Impresa D. Caputto e Comp.

Provincia di Parma. — L'appalto per la costruzione e manutenzione di un ponte sul torrente Baganza contro la borgata di Sala, fu aggiudicato al signor Predieri Lisiade, per lire 66,372.78. (V. n. 45 e 47 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Cosenza. — L'appalto della nuova costruzione della strada provinciale dalla nazionale delle Calabrie sopra Carpanzano al Vallone Vadumale, ecc., è stato aggiudicato al signor Greco Paolo, per L. 125,304.77.

Municipio di Roma. — L'appalto dei lavori occorrenti all'apertura di una galleria sotterranea attraverso il colle del Quirinale, destinata a congiungere i prolungamenti delle vie due Macelli e Milano, fu aggiudicato al signor Magnani Luigi, di Bologna che offerse il 40 0[0 su L. 1,800.000. (V. n. 50 del *Monitore*).

Comune di Canino. — L'appalto per la costruzione del campanile del teatro e di una casa, venne aggiudicato nel seguente modo: il campanile al sig. Maffei Girolamo, per lire 14,897.16; il teatro al sig. Centolani Angelo, per L. 23,235.69 e la casa al signor Grazini Quarto, per L. 10,166.16. (V. n. 47 del *Monitore*).

Genio Militare di Torino. — L'appalto per la sistemazione del Distretto Militare di Pinerolo nel quartiere Grand Hôtel, fu aggiudicato al sig. Dompè Carlo, per L. 12,742.50. (V. n. 47 del *Monitore*).

Municipio di Viterbo. — L'appalto per la rinnovazione del pavimento del 3.o e 4.o tratto della traversa nazionale Cassia, fu aggiudicato al signor Zei Giuseppe, per L. 8,617.51. (Vedi n. 43 e 45 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Ferrara. — L'appalto dei lavori a difesa frontale del tratto superiore del Froldo Zocca sul Po, fu aggiudicato al signor Bernardi Narciso, per L. 53,539.89.

Amministrazione Provinciale di Terra di Lavoro. — L'appalto per la manutenzione della strada provinciale 1.o tratto di Roma 1.o tronco da Mezzotta (confine della provincia di Napoli) al principio del basolato di Aversa (metri 1,921) venne aggiudicato al signor Vosa Luigi, per l'annuo prezzo di lire 6501.69. (V. n. 38, 42, 46 e 49 del *Monitore*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni, interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

3ª Decade — Dal 1° al 10 dicembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	879.335 20	40.261 18	399.465 08	1.441.150 95	30.515 95	2.790.728 36	3.980 00	701 19
1886	879.134 32	39.092 09	324.292 12	1.124.025 60	47.596 27	2.414.140 40	3.980 00	606 57
Differenze nel 1887	+ 200 88	+ 1.169 09	+ 75.172 96	+ 317.125 35	— 17.080 32	+ 376.587 96	»	+ 94 62
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	35.270.666 36	1.627.581 19	10.945.732 40	43.038.636 87	1.320.788 73	9.203.105 55	3.980 00	23.166 68
1886	30.723.761 18	1.383.532 98	9.756.506 03	40.997.856 79	1.165.120 88	84.026.777 86	3.980 00	21.112 26
Differenze nel 1887	+ 4.546.905 18	+ 244.048 21	+ 1.189.226 37	+ 2.040.780 08	+ 155.667 85	+ 8.176.627 69	»	+ 2.054 42

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	89.846 80	2.243 25	8.567 55	36.981 40	2.837 15	140.506 15	805 00	174 54
1886	39.485 90	328 24	7.805 33	26.265 52	321 48	74.206 47	670 00	110 76
Differenze nel 1887	+ 50.360 90	+ 1.915 01	+ 762 22	+ 10.715 88	+ 2.515 67	+ 66.299 68	+ 135 00	+ 63 78
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	1.637.495 97	40.994 60	174.377 67	1.138.640 93	51.530 14	3.043.039 31	752 25	4.045 25
1886	913.818 05	19.602 30	74.722 04	440.516 66	28.527 82	1.477.186 87	522 34	2.828 02
Differenze nel 1887	+ 723.677 92	+ 21.392 30	+ 99.655 63	+ 698.124 27	+ 23.002 32	+ 1.565.852 44	+ 229 91	+ 1.217 23

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade Differenze nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio Differenze nel 1887
Viaggiatori	4.276 85	1.188 30	+ 3.088 55	88.919 50	77.456 20	+ 11.463 30
Merci	204 60	574 10	— 369 50	25.095 36	20.297 78	+ 4.797 58
Introiti diversi	26 75	109 05	— 82 30	4.550 10	1.771 84	+ 2.778 26
Totali	4.508 20	1.871 45	+ 2.636 75	118.564 96	99.525 82	+ 19.039 14

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

15ª Decade — Dall' 21 al 30 novembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DEADE				
1887	112.995 68	2.293 87	9.156 32	117.455 83	2.301 01	244.232 71	606 00	403 02
1886	110.240 37	2.421 45	8.700 79	107.141 08	2.556 38	231.060 07	606 00	381 29
Differenze nel 1887	+ 2.755 31	— 127 58	+ 455 53	+ 10.314 75	— 255 37	+ 13.172 64	»	+ 21 73
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE				
1887	1.193.293 71	23.507 66	192.158 10	1.515.412 84	26.073 19	2.950.475 53	606 00	4.868 77
1886	1.716.229 56	34.499 28	181.800 81	1.701.167 18	33.394 77	3.697.087 60	606 00	6.100 80
Differenza nel 1887	— 552.931 82	— 10.991 62	+ 10.357 29	— 185.794 34	— 7.321 58	— 746.612 07	»	— 1.232 03

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	4.145 45	31 65	91 95	298 83	43 60	4.611 48	64 00	72 25
1886	3.612 75	20 70	74 19	211 62	35 45	3.954 71	31 00	127 77
Differenze nel 1887	+ 532 70	+ 10 95	+ 17 76	+ 87 21	+ 8 15	+ 656 77	+ 33 00	— 55 52
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE				
1887	50.007 39	807 00	5.742 55	15.702 98	593 99	72.853 91	64 00	1.138 34
1886	51.604 48	551 20	1.414 44	3.435 38	660 25	57.665 75	31 00	1.860 91
Differenza nel 1887	— 1.597 09	+ 255 80	+ 4.328 11	+ 12.267 60	— 66 26	+ 15.188 16	+ 33 00	— 721 85

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA
DI COSTRUZIONI METALLICHE

Sede e Direzione: Napoli, 24, Via Medina

Opificii Meccanici in Castellammare (Stabia)

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA è la sola DITTA nazionale che abbia conseguite le *maggiori ricompense* alle Esposizioni mondiali di Vienna del 1873 e di Parigi del 1878, ossia le medaglie al *Merito ed al Progresso a Vienna* ed una Medaglia *d'oro ed una d'argento a Parigi.*

Anche nelle *Esposizioni Nazionali del 1881 in Milano e del 1884 in Torino*, l'Impresa ha conseguito ricompense maggiori di qualsiasi altra Ditta costruttrice, ed invero: All'*Esposizione di Milano*, oltre ad una *medaglia d'oro* per i prodotti esposti nella Classe 2ª (Gruppo 9°) la Giuria le conferì il premio maggiore della Esposizione, ossia la *grande ed unica medaglia d'oro*, votata dal Municipio di Torino in favore dell'industriale più benemerito del Paese.

All'*Esposizione di Torino*, l'Impresa ottenne *tre* grandi *Diplomi d'onore*, ossia uno pel materiale mobile ferroviario, ed i *due unici* diplomi concessi dalla Giuria per la specialità dei ponti metallici, delle tettoie e delle fondazioni ad aria compressa.

L'IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA ha assunto la esecuzione dal gennaio 1871 al dicembre 1886 di ben *3704* ponti metallici e di *197,400* metri quadrati di tettoie, ossia i tre quinti all'incirca di tutti indistintamente i lavori di simil genere eseguiti in Italia nel sopradetto periodo di tempo.

Inoltre l'Impresa ha assunto dal 1880 per conto delle *Ferrovie Meridionali, Sicula-Occidentale ed Alta Italia*, la fornitura di N. *800* veicoli ferroviari, e per conto del *Ministero della Marina* la fornitura di N. *2* grandi caldaie marine pel Naviglio dello Stato.

Società Anonima Metallurgica

TARDY E BENECH

SAVONA

Capitale Sociale Versato L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e Rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. 135 Milioni interamente versato

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le strade ferrate del Monferrato, il giorno 30 Gennaio 1888 alle ore 1 pom., in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino Porta Nuova si procederà alla quattordicesima estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra, ed alla ventiduesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1888 sono di 31 Azioni e di 101 Obbligazioni ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari a cominciare dal 1° luglio 1888

Milano, lì 17 *Dicembre* 1887.

La Direzione Generale.

A. REJNA E COMP.

MILANO — Via Amedei, 7.

UNICA CASA PER LA FORNITURA DI ARTICOLI SPECIALI PER FABBRICATORI DI VEICOLI FERROVIARI, TRAMWAYS, VETTURE, ECC.

Forte Deposito d. Vernici della Casa Nobles & Hoare di Londra. — Soli Depositari per l'Italia delle Vernici delle Fabbriche: Valentine & Cny di New-York; G. Hartog & C. di Parigi; Gebrüder Müller di Ludevigsburg. — Pomice. — Scamosciate, ecc., ecc.

Tessuti di Crine — Velluti — Stoffe — Tappeti di lana — Tappeti sughero — Guarnizioni passamaneria — Articoli in avorio ed in osso scolpiti per interno di Vetture — Placche in ferro smaltato per interno — Tele greggie — Feltri — Cuoi — Pellami — Ottonami — Criche, ecc., ecc.

Specialità in articoli di Selleria e Scuderia per Società di Tranvie a cavalli.

LE

FERROVIE ECONOMICHE

per l'Ingegnere

OTTAVIO MORENO

controllore del materiale
per la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali

Un volume in-8° di pagine 210, a prezzo di L. 2.50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento di detto prezzo.

ROSSO G. B. FU GEROLAMO

Sbarchi, Spedizioni

E RAPPRESENTANZE

SAVONA, Casa Baglietto, 1 al Molo
GENOVA, Vico della Casana, 3.
LIVORNO, Via della Madonna, 12.

FABBRICA

DI

LIME E CHIODI

PASTORI E SESTI

TORINO

Corso S. Martino, 2.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. 135 milioni interamente versato

AVVISO

Il Consiglio d'Amministrazione di questa Società avendo nella seduta del 15 corr. deliberato che, unitamente alle L. 7.50 ancora dovute a saldo del dividendo dell' esercizio 1886-87, siano pagate altre L. 7.50 in acconto sul dividendo dell' esercizio in corso, si avvertono i possessori delle Azioni che l' importo complessivo di L 15 sarà pagabile, a datare dal 2 Gennaio 1888, presso le Casse e Banche qui sotto indicate contro presentazione della cedola N. 4.

Milano, li 17 dicembre 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

MILANO - Cassa Sociale.
Id. - Banca Generale.
NAPOLI - Cassa Sociale.
Id. - Società di Credito Meridionale.
ROMA - Banca Generale.
TORINO - Banca di Torino.
GENOVA - Banca Generale.
VENEZIA - Jacob Levi e figli.
LIVORNO - Rodocanacchi figli e C.
FIRENZE - M. Bondi e figli.
PALERMO - Cassa Centrale delle Ferrovie Sicule.
BERLINO - Disconto Gesellschaft.
COLONIA - S. Oppenheim Junior e C.

FRANCOFORTE - B. H. Goldschmidt.
Id. - Filiale der Bank fur Handel und Industrie.
BASILEA - Basler Bankverein.
Id. - De Speyr e C.
ZURIGO - Società di Credito Svizzero.
GINEVRA - Banque Nouvelle des Chemins de fer Suisses.
PARIGI - Société Générale pour favorires, etc., N. 54-56, rue de Provence.
LONDRA - L. Cohen et Sons.
VIENNA - Société Autrich. de Crédit.
TRIESTE - Morpurgo e Parente.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

Società anonima sedente in Firenze
Capitale sociale 230 milioni interamente versato.

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Servizio dei Titoli

ESTRAZIONI DELLE AZIONI
dell'anno 1887

eseguitasi in seduta pubblica li 15 dicembre 1887, rimborsabili in L. **500**, dal 1° gennaio 1888 verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso,

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'articolo 54 degli Statuti sociali.

TITOLI da **1**		**TITOLI** da **5**			**TITOLI** da **10**		
Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
6211	6220	2075	20371	20375	3108	91071	91080
370341	370350	2076	20376	20380	7128	131271	131280
		2253	21261	21265	8265	142641	142650
		2254	21266	21270	8534	145331	145340
		5513	37561	37565	8838	148371	148380
		5514	37566	37570	9118	151171	151180
		6107	40531	40535	11449	174481	174490
		6108	40536	40540	12282	182811	182820
		14743	268711	268715	12291	182901	182910
		14744	268716	268720	12605	186041	186050
		15811	274051	274055	12828	188271	188280
		15812	274056	274060	12865	188641	188650
		17565	282821	282825	13785	197841	197850
		17566	282826	282830	19365	323641	323650
		19291	376451	376455	19474	324731	324740
		19292	376456	376460	20045	330441	330450
		20803	384011	384015	21027	340261	340270
		20804	384016	384020	21742	347411	347420
					21933	349321	349330
		TITOLI da **10**			22553	355521	355530
					22738	357371	357380
					23170	401691	401700
		933	69321	69330	23481	404801	404810
		1756	77551	77560	24038	410371	410380
		2861	88601	88610	24659	416581	416590
		3073	90721	90730			

Firenze, 15 Dicembre 1887. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. Presso l'amministrazione centrale della Società e presso i banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA AUSILIARE

DI STRADE FERRATE, TRAMVIE, LAVORI PUBBLICI

Sede in Torino — Capitale versato L. 1,000,000

FABBRICAZIONE FERROVIE PORTATILI sistema LEGRAND e CALDAIE sistema DE-NAEYER e C.

Officine: BARRIERA DI LANZO — Torino

FERROVIE PORTATILI SISTEMA « LEGRAND »
BREVETTATE

Binario portatile a posa istantanea ad armamento automatico con traverse a ⊓. Il più semplice, il più solido, il più pratico ed il più economico fra i binari portatili. Numerevoli ed importanti applicazioni già fatte in Italia. Attestazioni di intraprenditori ed industriali provano splendidamente la bontà del nostro sistema e del nostro materiale. Perfezionato materiale mobile. Vagoni per agricoltura ed industrie.

Noleggio del Materiale a condizioni vantaggiosissime

Per schiarimenti e prezzi, ecc.

FERROVIE LEGRAND E CALDAIE DE-NAEYER E COMP.

DIRIGERSI

CALDAIE MOLTITUBOLARI INESPLOSIBILI
BREVETTATE

Sistema adottato per il servizio generale della forza motrice alle Esposizioni:
Bruxelles, 1880. Nazionale, 700 cavalli.
Parigi, 1881. Internazionale. Elettricità, 500 cavalli.
Bordeaux, 1882. Società Filotecnica, 250 cavalli.
Amsterdam, 1883. Universale, 600 cavalli.
Vienna, 1883. Internazionale. Elettricità, 800 cavalli.
Anversa, 1885. Universale, 1800 cavalli.

Facilità di trasporto - Facilità di collocamento e montatura - Grande sicurezza - Risultati economici importanti e constatati - Grande superficie di riscaldamento - Facilità di nettamento - Grande riserva d'acqua e di vapore secco - Vaporizzazione garantita di 9 a 10 litri d'acqua per chilogr. di carbone netto consumato - Applicazioni fatte a tutto il 31 dicembre 1885: 145,670 metri quadrati di superficie di riscaldamento - Nuovo sistema di alimentazione razionale che evita le incrostazioni.

ai Rappresentanti generali **S. Sinigaglia** e **Comp.** - Via Cavour, 9, **Torino**
ed in ROMA presso il signor cav. ALESSANDRO BARACCHI, via della Vite, 41.

CEMENTI E CALCI

FRATELLI **PESENTI** FU **ANT.°** (ALZANO MAGGIORE PROV. DI BERGAMO)
con Cave, Forni ed Officine in
Alzano di Sopra, Nese, Ranica, Nembro, Albino, Abbazia di Vall'Alta e Comenduno in Valle Seriana, Riva di Solto e Sulzano, Pilzone sul Lago d'Iseo.

Cemento eminentemente idraulico a rapida presa, qualità superiore — Cemento eminentemente idraulico a rapida presa — Cemento eminentemente idraulico a lenta presa — Calce eminentemente idraulica di Palazzolo — Calce eminentemente idraulica uso Palazzolo — Calce viva comune in zolle a fiamma — Cemento Portland naturale — Cemento Portland artificiale.
Produzione giornaliera di oltre *1500 quint.* Forza motrice idraulica di 500 cavalli. Binari di raccordamento colla Ferrovia di Valle Seriana. Linea telefonica di comunicazione colle officine. — Qualità ed energia dei singoli materiali, se non superiore, identica a quella di cui dispongono i più accreditati Stabilimenti congeneri e prezzi notevolmente inferiori.
Conti correnti, Condizioni di pagamento comodissime e merce resa franca di porto sul vagone in qualsivoglia stazione del Regno.

TORINO, 1887 — Tipografia Carlo Bergonzelli, *Via Finanze, N.* 13.

ANNO XX. Sabato, 31 Dicembre 1887 NUM. 53.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO

MONITORE delle STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Anno XXI

Entrando nel suo XXI° anno di pubblicazione, il MONITORE, fermo nell' antico suo programma, non crede opportuno fare, come altri sogliono, nuove e straordinarie promesse. Il credito acquistato nella sua lunga carriera gli assicura la fiducia dei suoi benevoli clienti.

Ferrovie, Lavori pubblici, Industria, Commercio, Finanza furono sempre, e saranno anche nel nuovo anno, gli obbiettivi della sua impresa; nella quale, perdurando nell'astenersi dalle vuote discussioni teoriche e dalle oziose polemiche personali, avrà di mira soltanto i veri interessi del paese.

Nell'ampio e profittevole campo delle questioni ferroviarie, industriali ed economiche esso continuerà a raccogliere documenti ufficiali, fatti positivi, opinioni serie ed autorevoli, notizie bene appurate circa lo sviluppo delle strade ferrate e circa l'incremento delle industrie, dei commerci e delle arti più utili, tanto in Italia che all'Estero.

Le *Informazioni particolari* che, per la loro importanza ed autenticità, sono sempre riprodotte dai giornali (gran parte dei quali pur troppo dimentichi di citarne la fonte) ed altamente apprezzate dagli interessati saranno, come pel passato, uno dei principali compiti della Redazione.

Nello speciale interesse, poi, dei suoi abbonati e lettori, che hanno parte nelle imprese di opere pubbliche, esso si studierà che la sua *Guida* possa riuscire loro di vera e pratica utilità.

Con tali intendimenti, il MONITORE è certo di poter continuare nel suo cammino e di conservarsi quell'ambito favore, di cui l'hanno onorato sino ad ora abbonati e lettori.

Preghiamo coloro che sono in ritardo, a rinnovare l'abbonamento od a pagarne l' arretrato, di sollecitare tali atti rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione.

Strade Ferrate del Mediterraneo

CASSA PENSIONI DELL'ALTA ITALIA

Resoconto 1886.

Dalla Presidenza del Comitato della Cassa Pensioni per gli Agenti delle già Strade Ferrate dell' Alta Italia, riceviamo il Resoconto dell'anno 1886 — il 25° dell'Istituzione. Tale resoconto fu approvato dal Comitato della Cassa Pensioni nell'adunanza dei 25 agosto del corrente anno, dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo nella adunanza 30 settembre e dal Consiglio d'Amministrazione della Rete Adriatica all'adunanza 13 scorso ottobre.

E noi crediamo opportuno, come di consueto, darne ragguaglio ai nostri lettori; essendochè si tratti di una istituzione diretta a vantaggio del benemerito personale ferroviario.

Eccone i cenni principali:

Gli impiegati, d'ogni grado, compartecipanti alla Cassa sommavano, alla fine dell'anno 1885, al . . . . N. 24,877

Gli ammessi durante l'anno 1886 furono in » 1,044

In totale N. 25,921

[illegible]urono eliminati . . . . . » 706

cioè: 291 per morte; 134 per dimissione o licenza; 200 rimasti in quiescenza per invalidità e 81 per vecchiaia.

I compartecipanti esistenti alla fine del 1886 erano adunque in . . . . . N. 25,215

dei quali N. 24,597 d' origine sociale e dello esercizio provvisorio governativo;

» » 618 di provvenienza dalle antiche ferrovie dello Stato.

N. 25,215 in totale, come sopra.

Passando alla parte finanziaria si rileva il seguente rendiconto delle operazioni di cassa effettuate durante l'anno 1886:

Entrata

Ritenute sugli emolumenti dei compartecipanti, dipendenti dalle reti Mediterranea e Sicula (comprese L. 13 per arretrati).	L. 1,031,150.14
Contributo dell' Amministrazione ferroviaria a norma degli articoli 4 e 16 dello Statuto e 35 del Capitolato annesso alla legge delle Convenzioni 27 aprile 1885 .	» 1,145,225.29
Dodicesimo sugli aumenti di stipendio	» 8,527.50
Versamenti eseguiti dall' Adriatica per la ritenuta fatta ai proprii agenti inscritti nella Cassa Pensioni A. I. e per il relativo contributo, salvo liquidazione definitiva .	» 960,000,00
Interessi dei fondi impiegati . .	» 1,793,478.48
Prodotti diversi . . . , .	» 45,149.52
Totale dell' *Entrata* nel 1886	L. 4,983,530.93

Spesa

Pensioni ad agenti, a vedove e figli d'agenti ed a famiglie d'orfani . . .	L. 1,515,569,19
Soccorsi a vedove e figli d'agenti ed a famiglie d'orfani	» 23,066.00
Rimborsi di ritenute . . .	» 1,700.00
Spese diverse . , . .	» 2,387.10
Tassa di mano morta sul corrente esercizio, salvo liquidazione definitiva .	» 73,140.48
Totale della *Spesa* nel 1886 .	L. 1,615,862.77

La *Rimanenza attiva* dell'esercizio 1886 risulta quindi di . . . . . L. 3,367,668.16

a cui aggiunto il fondo pensioni, a tutto il 1885, in . . . . L. 34,506 970.74

si avrà il totale del *Fondo pensioni* al 31 dicembre 1886 in . . . L. 37.874.638.90

Questa somma, che formava il patrimonio della Cassa Pensioni al 31 dicembre 1886, è costituita dai seguenti titoli di valore; i quali, per il disposto dell'art. 22 dello Statuto sono custoditi in apposita cassa a tre chiavi presso la Cassa Centrale dell' Amministrazione delle Strade ferrate del Mediterraneo, la quale è responsabile della loro custodia:

Rendita Italiana 5 0|0 (parte al portatore, e parte nominativa) titoli N. 169 .	L. 28,260,739.54
N. 29,742 Obbligazioni 3 0|0 della Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria	» 7,546,077.28
N 1304 Obbligazioni 5 0|0 della Pontebba	» 443,444.73
N. 5 Buoni del Tesoro . . .	» 180,000.00

A cui si aggiungono

Gli interessi del 2° semestre 1886, netti da imposte e maturati al 31 dicembre 1886 per . . . . ,	» 830,351.56
I residui di cassa ed eccedenze da riscuotere al 31 dicembre 1886 per .	» 614,025.79
Fondo Pensioni, come sopra	L. 37,874,638.90

Come risulta dalle precedenti cifre, il Sodalizio va prendendo ogni anno maggiore sviluppo, non tanto pel numero sempre considerevole dei nuovi compartecipanti, quanto per le molte pensioni che si vanno ormai liquidando a favore specialmente degli Agenti che hanno raggiunti gli estremi di età e di compartecipazione.

E, per meglio dimostrare tale asserto, aggiungiamo questo speciale rendiconto:

Importo delle pensioni vitalizie e temporanee inscritte in bilancio al 31 dicembre 1885	L. 1,299,491.55
Importo delle pensioni vitalizie e temporaneo concesse nel 1886 . . .	» 392,574.44
Totale	L. 1,692,065,99
Da cui deducendo l'ammontare di quelle cessate in detto anno, per morte o per i motivi previsti dallo Statuto, in .	» 98,810.26
si ha *l'importo delle pensioni vitalizie e temporanee* inscritte in bilancio il 31 dicembre 1886 in	L. 1,593,255.73

Circa il *numero dei pensionati* rilevasi che:

Al 31 dicembre 1885 erano . . . N. 2862

cioè: 1087 agenti, 900 vedove senza figli minori e 763 vedove con figli minori, 112 famiglie d'orfani:

Nel corso dell'anno se ne aggiunsero . N. 528

cioè: 228 agenti, 94 vedove senza figli, 122 vedove con figli, 24 famiglie d'orfani.

In totale N. 3390

Nel corso dell'anno 1866 cessarono . » 140

cioè: 81 agenti morti; 37 vedove morte e 6 rimaritatesi; 15 famiglie d'orfani i quali compirono i 18 anni, e uno morto.

Al 31 dicembre 1886 i pensionati residuaronsi al N. 3250

L'importo annuale delle pensioni tocca:

per gli agenti a	L.	867,563.20
per le vedove a	»	680,012.06
per i figli minori a	»	37,137.65
per le famiglie d'orfani	»	11,453,27
In totale	L.	1,596,166.18
Alle quali sottraendo, per riduzioni speciali	»	2,910 45
si ha, come sopra, il totale di	L.	1,593,255.73

per importo delle pensioni vitalizie e temporanee inscritte in bilancio al 31 dicembre 1886; cioè, in media:

L. 670,45 per gli agenti; 670.37 per le vedove; 42.67 per i figli minori; 88.39 per famiglie d'orfani.

I *soccorsi liquidati* durante i 25 anni della Istituzione, agli agenti, alle vedove, ai figli di agenti ed alle famiglie d'orfani sommarono a N. 793 per l'importo di Lire 387,850.50 con una media di L. 489.09.

Questi soccorsi debbonsi così distribuire:

	N.	L.	Media L.
agli agenti	1	540,00	540.00
alle vedove, figli di agenti e famiglie d'orfani	792	387,310.50	489.02
Tot., come sopra	793	387.850.50	489.09

Il Presidente del Comitato, L. Pedroni, pone fine alla breve premessa, che presenta l'elaborato rendiconto, coll'accennare allo Statuto Sociale unico, cui sta lavorando attorno la Commissione composta dei rappresentanti delle quattro Casse Pensioni — Alta Italia, Meridionali, Calabro-Sicule e Romane. — Su tal proposito egli esprime la speranza che, non ostante le ben note gravi difficoltà che hanno protratto l'adempimento del mandato della Commissione, questa possa toccare ad una non lontana soluzione del difficile ed intricato problema di riordinare le quattro preindicate Istituzioni.

Il Presidente conclude « faccio voto per la prosperità di questa provvida Istituzione » ed a questo voto lietamente noi ci associamo, certi che esso avrà pieno compimento se si continui in quella ben ordinata Amministrazione, che diede fino ad ora così plausibile risultato a beneficio del personale ferroviario.

Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia

ASSEMBLEA GENERALE DEL 22 NOVEMBRE 1887

(Continuazione e fine, vedi N. 52).

5. — Contenzioso.

Dal 1° luglio 1886 a tutto giugno 1887 si ebbero 24 cause civili e commerciali (tutte di lieve importanza), comprese quelle rimaste pendenti nello scorso anno.

Di tali cause, 5 furono transate e 2 furono dalla parte avversa abbandonate, 5 furono poi esitate con sentenza favorevole, 1 con sentenza contraria e 5 con sentenze preparatorie ed interlocutorie. sicchè ne restarono pendenti 6.

In materia penale si ebbero 2 cause di speciale importanza, una relativa a falsificazione di biglietti di viaggio e l'altra relativa alla imputazione di omicidio involontario a carico di un capo-manovra ed alla conseguente responsabilità civile della nostra Società, per essere rimasto vittima il miserando Francesco Barbera dall'urto di una locomotiva. Ci piace però notare che le due cause furono decise con esito del tutto favorevole.

Inoltre si ebbero 225 cause per contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia delle strade ferrate.

6. — Situazione finanziaria.

Anche alla chiusura di questo bilancio ci siamo trovati con un credito rilevante verso lo Stato. Per darvi un'idea dell'importanza di questo credito e del movimento di capitale che si è verificato nel presente esercizio per soddisfare ai nostri impegni, vi presentiamo il presente specchietto:

Incassi effettuati

a) *a tutto il* 30 *giugno* 1887.

Capitale sociale	L.	15,000,000.—
Fondi di riserva statutari	»	75,954.40
Fondi speciali pel mantenimento, miglioramento ed aumento della proprietà ferroviaria	»	1,063,803.24
Fondi delle Istituzioni di previdenza pel personale	»	140,939.44
Dividendo sulle azioni in arretrato	»	4,750.—
Operazioni presso la Banca Nazionale	»	1,000,000.—
Da creditori diversi	»	3,479,243.51
Utile derivato dall'esercizio	»	1,009,458.42
Totale incassi effettuati	L.	21,774.149.01

Erogazioni di somme

b) *alla data suddetta.*

Dividendo anticip. per l'esercizio 1886-87	L.	185,125.—	
Montare del materiale rotabile e di esercizio dei lavori in corso nelle officine e degli approvvigionamenti	»	16,669,110.63.	
Spese di fondazione	»	219,972.05	
Montare dei lavori e provviste per conto dello Stato, cioè:			
Lavori e provviste in corso al 30 giugno 1885	»	27,223.51	
Studio per le ferrovie complementari	»	1,372,489.19	
Lavori di completamento e miglioramento delle linee (allegato B)	»	42,415.51	
Acquisto di nuovo materiale rotabile	»	1,156,931.41	
Lavori e provviste in attesa di approvazione	»	365,956.58	
Spese per lo studio della ferrovia Circumetnea	»	146,740.92	
Somme erogate per la liquidazione del cessato esercizio Calabro-Siculo	»	19,051.90	
A debitori diversi	»	1.461,803.26	» 21,666 819.96
Avanza la somma di			L. 107,329.05

che costituisce la rimanenza in cassa e presso le Banche al suddetto giorno 30 giugno 1887.

Come avrete rilevato, noi, per far fronte alle spese inerenti ai lavori e provviste per conto dello Stato, siamo stati costretti a fare operazioni di credito colla Banca Nazionale per il montare di un milione.

Sulle anticipazioni da noi fatte per gli studi delle ferrovie complementari nessun rimborso ci è stato finora fatto;

però da parte dei competenti Uffici governativi sono in corso di revisione i relativi documenti contabili.

Riguardo alle anticipazioni da noi fatte per acquisto di materiale rotabile per un montare di L. 1,156,931.41, la revisione è proceduta più speditamente e ci vennero già rimborsate di recente in conto L. 951,232.11; somma che abbiamo dovuto adoperare per altre anticipazioni pel pagamento delle cedole e per acquisto di materiali.

Per i lavori e provviste in corso al 30 giugno 1885 e per quelle di completamento e miglioramento delle linee le somme da noi anticipate ci vengono rimborsate trimestralmente in base alle distinte mensili accettate dallo Ispettorato governativo locale.

Delle somme da noi spese per compilazione di progetti ed esecuzione di lavori urgenti, che giusta il contratto vanno a carico del Governo o dei fondi speciali, saremo rimborsati non appena intervenuta la relativa approvazione.

Delle L. 365,956.58, che figurano sotto questo titolo, solo una parte di L. 55,000 circa è attualmente in discussione col Governo; ma noi riteniamo che, senza obbligarci a ricorrere al Collegio degli arbitri, si vorrà far diritto alle nostre giuste domande, poggiate sopra un'esatta interpretazione del contratto.

7. — **Utili della gestione e proposta per la loro ripartizione.**

I proventi dell'esercizio, tutto compreso, ammontano a	L. 8 958,596.17
Le somme erogate per spese, quote spettanti allo Stato ed ai fondi di riserva, tasse, spese di fondazione, ecc., ammontano a	» 7,949,137.75
e quindi una differenza di	L. 1,009,458.42

che costituisce l'utile netto della Società.

Noi vi proponiamo di ripartire tale somma nel modo seguente:

1|20 al fondo di riserva ordinario . . L.	50,472.92
Dividendo del 5 per cento sul capitale di L. 15,000,000 . . . . »	750,000.—
1|10 della residuale somma di L. 208,985 al fondo di riserva straordinario . . . »	20,898.55
Imposta di ricchezza mobile, categoria *B*. »	18,215.57
8|100 della rimanente somma di lire 169,871.38 da ripartirsi fra i signori consiglieri d'amministrazione . . . . . »	13,589.71
4|100 dell'anzidetta somma da ripartirsi fra il direttore generale ed i capi servizio »	6,794.86
Gli altri 88|100 da lasciarsi a conto nuovo »	149,486.81
Totale . . . L.	1,009,458.42

Se si tiene conto che questo secondo esercizio è stato gravato da taluni oneri correnti ed arretrati che nell'anno antecedente fu creduto non dovessero essere a carico della nostra azienda, e che la nostra impresa trovavasi ancora nel periodo di preparazione per un assetto definitivo, questo risultato si può chiamare confortante.

Nè ci scoraggia il fatto che la influenza perturbatrice della epidemia colerica ha fatto diminuire nel corrente esercizio i prodotti del traffico.

Noi riteniamo che, anche quando non sorgano altre cause compensatrici, basterà a tenere in equilibrio il nostro assetto finanziario la somma che abbiamo lasciato a conto nuovo e la economia sulle spese che ci ripromettiamo di raggiungere.

A voi è noto quale periodo difficile noi abbiamo traversato, giusto quando la esecuzione del contratto e l'organizzazione dei servizi richiedevano cure e spese non ordinarie; ci lusinghiamo quindi che l'opera nostra venga confortata dalla vostra soddisfazione.

Le proposte del Consiglio, sottomesse all'approvazione dell'Assemblea, vennero votate ad unanimità come abbiamo specificatamente annunciato nel *Monitore* del 3 dicembre 1887.

LA STATISTICA DELLE STRADE FERRATE

DI TUTTO IL MONDO

Alla fine del 1885

Da un documento ufficiale, testè pubblicato dal Ministro dei Lavori pubblici di Prussia, ricavansi i seguenti dati statistici circa le ferrovie di tutto il mondo aperte all'esercizio alla fine del 1885.

La lunghezza totale delle ferrovie toccava a 487,740 chilometri: dei quali, 195,067 in Europa; 250,663 in America; 22,178 in Asia; 6,895 in Africa; 12,947 in Austrialia.

In Europa, ne contava 37,535 la Germania; 32,491 la Francia; 30,849 la Gran Brettagna; 22,613 l'Austria-Ungheria; 10,534 l'Italia; 9,185 la Spagna.

In America, gli Stati Uniti possedevano 207,508 chilometri di ferrovie, ossia 12,000 di più di tutta l'Europa; i possessi inglesi ne contavano 17,000; il Brasile 7,062; il Messico 5,600; la repubblica Argentina 5,484.

In Asia, le Indie inglesi tengono il primo posto con 19.308 chilometri; susseguono le Indie olandesi con 1,150.

In Africa, la colonia del Capo misura 2,793 chilometri; la Tunisia e l'Algeria 1,950; l'Egitto 1,500.

In Australia, il Nuovo-Galles del Sud contava 2,860 chilometri; Vittoria 2,679; la Nuova Zelanda 2,662; Queensland 2,308; l'Australia del Sud 1,711.

Circa il rapporto tra la densità delle ferrovie, ogni 100 chilometri quadrati, eccone il ragguaglio per l'Europa: il Belgio 15 chilometri, ogni 100 chilometri quadrati di superficie; la Sassonia 14.9; la Gran Bretagna 9.8; l'Alsazia-Lorena 9.4; il granducato di Baden 8.8; il regno di Wurtemberg 8; l'Olanda 7.9; la Baviera 6.8; la Svizzera 6.8; la Prussia 6.4; la Francia 6.1; la Danimarca 5.1.

Circa il rapporto tra la lunghezza delle strade ferrate e la popolazione si ha per l'Europa il seguente ragguaglio: Svezia chilometri 11.8 ogni 100,000 abitanti; Svizzera 9.7; Danimarca 9.5; Baviera 9.5; Francia 8.7; Gran Brettagna 8.5; Norvegia 8.1; Germania 8.

L'aumento delle strade ferrate in tutto il mondo fu di chilometri 93,892 nel quinquennio 1881-85. In tale aumento l'America conta per 59,698 chilometri, dei quali 44,390 negli Stati Uniti; l'Europa per 22,325; l'Asia per 5,086; l'Australia per 4,488; l'Africa per 2,275.

In Europa il primo posto per l'aumento quinquennale, spetta alla Francia con chilometri 4,873; susseguono l'Austria con chilometri 3,724 e la Germania con chilometri 3,278.

Circa i capitali impiegati alla costruzione delle ferroviese si prenda come base di prezzo, in Europa il costo di L. 372,850 ogni chilometro e negli altri paesi il costo di L. 196.075 — la spesa totale per la costruzione delle ferrovie in tutto il mondo si eleva a 127 miliardi e 850 milioni di lire; delle quali, 72 miliardi e 725 milioni per le ferrovie d'Europa.

— A proposito di questa statistica crediamo dover aggiungere che il signor Ottavio Noël, economista distinto e professore alla scuola degli alti studi commerciali di Parigi ha pubblicato uno studio interessante sulle ferrovie in Francia e all'estero.

Egli nota che il principale sforzo dei governi in favore della creazione e della estensione delle ferrovie, si è manifestato nel periodo dal 1869 al 1885. In questo spazio di tempo la lunghezza delle linee, aperte al traffico, è passata da 210,180 chilometri a 487,576 chilometri, aumentando così di 277,386 chilometri, cioè del 132 per cento

Nel 1869 il capitale impiegato all'impianto della rete totale era valutato a 53 miliardi e 200 milioni di lire, di 37 miliardi e 600 milioni per l'Europa, 12 miliardi e 125 milioni per il continente americano, 1 miliardo e 600 milioni per l'Asia, 1 miliardo e 475 milioni per l'Africa e 400 milioni per l'Australia.

Nel 1885 i capitali impiegati all'estensione di questi mezzi di trasporto erano aumentati del 129 per cento. Non erano inferiori a 69 miliardi per l'Europa e a 45 miliardi per l'America, di cui più di 39 miliardi per i soli Stati Uniti. L'Asia aveva speso a quella stessa epoca 4 miliardi e 500 milioni, l'Africa 2 miliardi e l'Australia 3 miliardi e mezzo di lire.

CONCLUSIONI ADOTTATE

DAL

CONGRESSO INTERNAZIONALE FERROVIARIO DI MILANO

(*Continuazione, vedi n. 49*).

QUESTIONE IX. *B.*

Riparazione delle locomotive nei depositi.

Conclusioni presentate dal signor Banderali, segretario principale della seconda Sezione:

« Le pratiche seguite per il mantenimento delle locomotive paiono in sostanza le medesime presso tutte le Compagnie; e pur deve esservi qualche differenza derivante dalle diverse circostanze di servizio, circostanze che poi dipendono dagli usi adottati per la scelta del personale conduttore delle locomotive e dalla stessa importanza dei depositi.

« Tutti s'accordano sulla necessità di fare nelle grandi officine le grosse riparazioni; più difficile è stabilire i limiti dell'importanza delle riparazioni che possono farsi nei depositi.

« Generalmente le officine per le riparazioni, o sedi di lavoro, distinguonsi in parecchie categorie:

1. Le grandi officine centrali;
2. I depositi di primo, o di secondo, ordine con piccolo laboratorio provvisto di necessari attrezzi ed utensili.
3. Le rimesse poco fornite di attrezzi ed utensili; ed ove il lavoro si limita ad avvivare il passo di una vite, a rifare una saldatura, ecc., ecc.

« Taluna Compagnia affida una parte del piccolo mantenimento corrente delle locomotive, nei depositi e nelle rimesse di 2ª e 3ª categoria, allo stesso personale macchinista reclutato tra operai capaci di tali lavori. Altre Compagnie invece assegnano tutti i lavori ad operai speciali, e così in Inghilterra, America e presso la Nord di Francia, ove il personale conduttore è in gran parte composto di operai capaci, per pratica a manovrare le locomotive ma che non sanno fare opportunamente che altri piccoli lavori. Altre Compagnie infine hanno ammesso come principio assoluto che il personale conduttore non deve che indicare le riparazioni, anche le più piccole, ma non toccare mai un arnese per lavorarvi attorno; e così in America ed in Inghilterra.

« Accade, poi, talvolta che una macchina, tenuta in un deposito per causa di lieve riparazione, vi sia smontata ed accuratamente visitata e presenti imperfezioni che necessitano un lavoro imprevisto. Questo, soventi, è di grande importanza e val meglio farlo subito e sul posto, anzichè rimontare la macchina e rinviarla alla grande officina.

« Finalmente è soventi volte conveniente per eccezione o per non smettere una officina, di lasciarvi una macchina in riparazione media; la quale dà lavoro agli operai quando appunto non basterebbe all'uopo il lavoro delle piccole riparazioni, e tale ozio riesce dannoso tanto all'operaio che agli attrezzi.

« Da tutte queste considerazioni di ordine diverso ne consegue che non si possano stabilire nè una norma fissa nè una cifra precisa al limite delle riparazioni da farsi nei depositi.

« La pratica tuttavia ha dimostrato, che *le grandi riparazioni*, — quelle specialmente da calderaio — ed i lavori di modificazioni e di miglioria alle locomotive devono essere fatti intieramente nelle grandi officine.

« Nei depositi secondarî, di qualsiasi ordine, debbonsi, in generale e salvo giustificate eccezioni, compiere soltanto le riparazioni chiamate di *manutenzione corrente.*

Queste conclusioni furono ratificate dall' Assemblea plenaria.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Sappiamo che la Commissione, nominata dal Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo per la revisione delle proposte di aumento di stipendi al personale, ha quasi ultimato il suo lavoro e che nell'entrante settimana le proposte saranno definitivamente approvate e quindi comunicate ai Servizî. Esse ascenderanno ad una cifra complessiva di circa L. 825,000.

Il giorno 24 corrente è stato compiuto il perforamento dell'unica galleria, detta del Malpasso, lungo il tronco da Palmi a Gioia Tauro, nella ferrovia da Reggio a Castrocucco. Con ciò i lavori della prima tratta del tronco potranno procedere più spediti e raggiungere ben presto il loro termine.

La Direzione generale delle strade ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al R. Ispettorato generale i progetti esecutivi dei seguenti tronchi della ferrovia Eboli-Reggio:

1) Sant'Eufemia-Majda;
2) Majda-Majerato (Angitola);

3) Majerato-Porto Santa Venere.

Tali progetti vennero studiati dalla Società per incarico avutone dal Ministero dei Lavori pubblici.

><

La Società delle strade ferrate Meridionali, in seguito alla autorizzazione avutane, ha stipulato i seguenti contratti per provvista di materiale mobile, che ha ora sottoposto alla approvazione governativa:

N. 11 locomotive a 6 ruote accoppiate, con tender, aggiudicate alla Société Alsacienne;

N. 11 locomotive a sei ruote accoppiate, aggiudicate alla Ditta Actien Gesellschaft der Locomotivfabrik vorm G. Sigl;

N. 6 carrozze A. B. Lv. aggiudicate alla Ditta Grondona;

N. 12 dette A. Bv. aggiudicate alla Ditta stessa;

N. 24 dette pure A. Bv. aggiudicate alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano:

N. 36 dette Bv. aggiudicate alla Maschinenbahn Actien Gesellschaft di Norimberga;

N. 36 dette C. aggiudicate alla Ditta Miani Venturi di Milano;

N. 40 bagagliai Dv. aggiudicati alla Ditta Rathgeber;

N. 75 carri F. con freno, aggiudicati alla Ditta Grondona;

N. 175 detti dei quali 75 con freno e 100 senza, aggiudicati alla Ditta Miani Venturi di Milano;

N. 425 carri, dei quali 100 F. senza freno; 125 G. con freno; 125 G. senza freno; e 75 M. senza freno, aggiudicati alle Officine di Sant'Elena:

N. 1350 sale montate ordinate alla Ditta Krupp;

N. 3375 molle a spirale e N. 2700, molle di sospensione aggiudicate alla Ditta A. Raggio e Ratto.

La spesa complessivamente preventivata per le sovraindicate forniture ammonta a L. 5,393,617, ivi comprese L. 577,887 di spese generali.

><

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie da Cuneo a Mondovì e da Ceva ad Ormea ha presentato al R. Ispettorato generale il progetto di appalto del tronco della linea Ceva-Ormea, compreso fra il Rivo Mursecco e la Valle d'Inferno, della lunghezza di metri 7,753.37. Di questo progetto daremo parecchi ragguagli tecnici nel prossimo numero del giornale.

><

La Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Foggia ha sottoposto all'approvazione superiore il progetto di appalto dei lavori occorrenti per la completa ultimazione della linea da Foggia a Lucera.

I lavori proposti in progetto sono: 1° costruzione nella stazione di Lucera di una rimessa per locomotive, di una casa cantoniera tripla, di una pensilina metallica pel fabbricato dei viaggiatori; 2° esecuzione di rivestimento nelle cunette di scolo, di muretti di guardia per le case cantoniere, di strade parallele ecc.; 3° provvista e messa in opera di m. c. 3000 di pietrisco per ricarico della massicciata; 4° esecuzione di briglia al ponte Volzane e muro di rivestimento a sponda sinistra del Celone, ecc.

La spesa preventivata per la esecuzione di tutti i lavori suindicati ascende a L. 164,000.00.

><

La Direzione generale delle strade ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa il progetto dei lavori di ampliamento della stazione di Tivoli, nella linea da Roma a Solmona, allo scopo di provvedere all'impianto di un deposito locomotive ed al miglioramento del servizio merci. La spesa preventivata per l'esecuzione dei detti lavori ammonta a L. 374,400, e colla medesima si dovrà provvedere alla costruzione: di una rimessa per 6 locomotive; di una tettoia metallica per la copertura della rimessa; delle opere di ampliamento del fabbricato viaggiatori; di una pensilina metallica pel fabbricato stesso; di due fosse a fuoco; dell'ampliamento del piazzale e della deviazione della strada provinciale; del nuovo muro di cinta della stazione; di una piattaforma di metri 15; di un nuovo rifornitore in sostituzione di quello attuale che deve demolirsi.

><

In base agli atti delle gare tenutesi presso la Direzione generale della rete Mediterranea, il R. Ispettorato ha definitivamente approvato le seguenti aggiudicazioni:

Alla Ditta Luigi Ferrario di Novara i lavori di rifacimento binario fra Caltignaga e Borgomanero (linea Novara-Gozzano), col ribasso del 12.10 per 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Felice Sogno di Deiva il consolidamento di parte del vòlto e dei piedritti nella galleria de Barbieri (linea Genova-Pisa), col ribasso del 22.16;

Alla Ditta Marino d'Andrea e Comp. di Napoli la soprafondazione delle spalle del ponte in ferro sul torrente Lordo (linea Taranto-Reggio), col ribasso del 22;

Alla Ditta Giovanni Tosco i lavori per la costruzione del secondo binario sul tronco Massa-Sarzana, escluse le opere metalliche, col ribasso del 25.15;

Alla Ditta Rossi Giuseppe di Chiavari i lavori di ristauro e riordino della galleria Cappuccini fra la vecchia e la nuova stazione di Spezia, col ribasso del 24.38:

Alla Ditta Carlo Longhi di Alessandria la fornitura di tre gru da pesi fisse della portata di 6 tonn., destinate al tronco Cuneo-Robilante;

><

Altre approvazioni di spesa pervenute dal R. Ispettorato alla Società Mediterranea:

L. 5,700 per la fornitura e posa in opera di una bilancia a ponte fisso da 30 tonnellate sistema Bianco Opessi in stazione di Voghera:

L. 6,920 per la costruzione di un nuovo casello di guardia fra le gallerie di Exilles e dell'Aquila sulla linea Torino-Modane;

L. 2,100 per l'impianto di ferma carri alle estremità dei binarî tronchi nelle stazioni di S. Nicola Varco, Albanella, Capaccio, Ogliastro ed Agropoli (linea Battipaglia-Agropoli);

L. 850 per l'applicazione di suonerie elettriche ai dischi della stazione di Ospedaletti Ligure;

L. 7,200 per la sottomurazione della spalla destra del ponte Vella fra le stazioni di Ferrandina e Pisticci (linea Napoli-Metaponto);

L. 6,000 per l'impianto di una bilancia a ponte a rotaia continua, sistema Opessi, nella stazione della Rotta (linea Firenze-Empoli-Pisa);

L. 6500 per l'illuminazione a gas del piazzale esterno e dei piani caricatori coperti della stazione di Genova P. C.;

L. 13,400 per maggiori lavori di consolidamento, oltre quelli già approvati, della frana tra i chilometri 140 + 535 e 140 + 582 della linea Eboli-Metaponto ;

L. 1200 per l'alzamento del muro laterale alla passerella dello Scalo merci di Milano P. G. e l'aggiunta di una cancellata in ferro ;

L. 800 per la sostituzione di cancellate e colonnette a chiusura delle stazioni di Deiva e Moneglia (linea Genova-Pisa) ;

L. 5260 pei lavori eseguiti d'urgenza alla trincea di Malgesso (linea Gallarate-Laveno) ;

L. 700 per la ricostruzione parziale del vôlto al sottovia Arnaboldi fra le stazioni di Cantù e Carimate (linea Milano-Chiasso) ;

L. 1300 per sottomurazione degli angoli e riparazioni diverse alla casa cantoniera al chilometro 247 + 160 della linea Napoli-Metaponto ;

L. 460 per la trasposizione dei dischi in stazione di Pontecurone:

L. 140 per analoga trasposizione in stazione di Calcababbio.

L. 16,000 per la costruzione di un pennello al chilometro 178 + 339 e l'alzamento e prolungamento della scogliera al chilometro 178 + 739 della linea Eboli-Metaponto;

L. 1,300 per restauri ad una casa cantoniera della linea Pisa-Genova;

L. 370 per la segatura dei pali infissi nell'alveo del fiume Sele lungo la linea Battipaglia-Agropoli ;

L. 700 per l'applicazione del sistema Bianchi ai pozzi dei caselli numero 10 e 11 della linea Mortara-Vigevano;

L. 10,000 per l'impianto del servizio merci a P. V. nella stazione di Pieve Albignola (linea Torreberetti-Pavia;

L. 550 per sostituzione di cancelli in ferro alle attuali catene al passo a livello presso il casello n. 8 della linea Savigliano-Saluzzo;

L. 240 per l'applicazione di un disco fanale a due scambi nella stazione di Sestri Ponente;

L. 5,500 per impianto di una bilancia a ponte in stazione di Pavia;

L. 650 per consolidamento dei longaroni del ponte Combascura lungo la linea Bussoleno-Modane ;

L. 1,600 per impianto di una piattaforma a Seregno;

L. 1,130 per chiusura di passi a livello abusivi dal Bivio Acquabella a Rogoredo.

><

Il Presidente del Consorzio per la costruzione di una ferrovia da Viterbo a Siena, anche in nome della Deputazione provinciale di Siena, ha presentato a S. E. il Ministro dei Lavori pubblici il progetto di N. 3 varianti alla ferrovia medesima, riconosciute utili nello intento di migliorare le condizioni altimetriche ed economiche del progetto già ammesso con avvertenze dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici stato redatto dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo in seguito ad autorizzazione ministeriale dell'aprile dello scorso anno.

Mercè le tre varianti succitate si vengono ad ottenere i seguenti rilevantissimi vantaggi :

Colla prima si viene ad ubicare la stazione di Siena sulla linea di Chiusi ed in tale località, in cui, senza scostarla sensibilmente dalla Città, è possibile dare alla medesima tutta l'ampiezza necessaria in conseguenza dell'immissione della nuova linea, togliendo in pari tempo il gravissimo inconveniente del regresso che ora esiste. Colla seconda variante, che è una conseguenza della prima, si viene ad allaccciare la linea Viterbo-Siena colla linea di Chiusi, risparmiando così la costruzione di tre chilometri di nuova linea;

Infine mercè la 3ª variante si ottiene di ridurre dal 20 al 15 per mille le pendenze massime in tutta la tratta da Torrenieri a Siena, venendosi così ad avere la pendenza del 20 per mille limitatamente alla tratta Viterbo-Torrenieri.

In dipendenza delle suaccennate varianti e di altre economie introdotte nel primitivo progetto si realizza una diminuzione di spesa di L. 3,381,759.

Il Presidente del Consorzio ha interessato il Ministro dei Lavori pubblici a voler approvare sollecitamente l'intero progetto secondo le varianti delle quali si è sopra fatto cenno, onde possa il Consorzio stesso legalmente costituirsi ed esaurire in seguito le pratiche necessarie per la costruzione della linea.

><

Con Decreto Ministeriale del 20 corr. è stata approvata la proposta fatta dalla Società esercente la rete Mediterranea pel riordinamento e l'aumento dei binari in servizio del traffico a Sampierdarena, ed autorizzata la relativa spesa di L. 582,000.

><

Con altro Decreto pari data fu approvata la spesa di L. 1,276,000 per la costruzione delle soprafondazioni del fabbricato viaggiatori e della tettoia metallica nella nuova stazione di Trastevere a Roma.

><

Siamo informati che il 22 andante la Società del Mediterraneo ha aperto la gara per la fornitura delle impalcature metalliche richieste dalla posa del 2° binario fra Chiavari e Riva. L'importo approssimativo dei lavori ammonta a circa L. 200,000, e il termine utile per la presentazione delle offerte scade alle ore 10 ant. del 7 gennaio p. v.

><

Con Decreto Ministeriale in data 17 corrente la Società del Mediterraneo venne autorizzata a far luogo alla spesa di L. 185,000 per risanamento della massicciata fra le stazioni di Torino Succursale e Chivasso.

><

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha preso le seguenti deliberazioni in ordine ad affari concernenti il servizio delle strade ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto :

1. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi la variante al progetto di ampliamento del viadotto, detto di Voltri, nella stazione di Sampierdarena e per la costruzione di una nuova tettoia nella stazione medesima :

2. Che non sia da applicarsi alcuna multa alla Ditta Giuseppe Cappello per ritardato compimento di lavori relativi al tronco di ferrovia dalla strada Ferniani a Fognano, della linea Faenza-Firenze ;

3. Che con alcune avvertenze possa approvarsi l'atto di sottomissione della Impresa Vaccari, costruttrice del tronco Teggiano-Casalbuono, della ferrovia Sicignano-Castrocucco, col quale si transigono alcune

vertenze sollevate dalla Impresa stessa in ordine ai patti del contratto di costruzione;

4. Che possa approvarsi il progetto pell'ampliamento del piano caricatore della Sabbia nella stazione di Viareggio, presentato dalla Società delle strade ferrate del Mediterraneo, pel quale è preventivata la spesa di L. 85,000; e che l'approvazione del progetto debba valere come dichiarazione di pubblica utilità, assegnando il termine di un anno per la esecuzione dei lavori;

5. Che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa approvarsi il progetto presentato dalla Società delle strade ferrate Meridionali pel l'ampliamento del servizio merci in stazione di Spello lungo la linea Terontola-Foligno, pel quale è preventivata la spesa di L. 55,500.00;

6. Che si possa approvare il progetto, ed il relativo preventivo di spesa di L. 14,000, presentato dalla Società del Mediterraneo per la costruzione di 13 garette in muratura per ricovero dei guardiani nel tronco Caianello-Roccaravindola, nella ferrovia Caianello-Isernia;

7. Che si possano approvare gli atti di collaudo e concedere la maggior spesa ammessa dal collaudatore a favore della Impresa Frova, in dipendenza della esecuzione dei lavori di armamento del tronco Airasca-Moretta nella ferrovia Airasca-Cavallermaggiore:

8. Che con avvertenze, possa approvarsi il progetto di appalto per la fornitura e messa in opera di una travata metallica pel ponte sul fiume Bevero, lungo il tronco Oggiono-Camerlata della ferrovia Lecco-Como, per la quale è preventivata la spesa di L. 15,000.

><

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno accettato lo schema definitivo delle norme per l'applicazione degli articoli 36, 37, 38, 39, 62 e 67, del regolamento per l'esercizio, approvato con R. Decreto del 17 gennaio 1886, n. 3704 (serie 3ª).

><

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, al cui esame venne sottopsto dal Ministero dei Lavori pubblici lo studio di variante al progetto della parte della linea Ponte Santa Venere-Avellino che interessa il serbatoio da costruirsi nella Valle dell' Ofanto (dopo che venne deciso di ridurre l'altezza della diga di sbarramento da 50 a 25 metri) ha dichiarato di non aver nulla da opporre a che il tracciato proposto venga approvato.

><

La Società delle strade ferrate del Mediterraneo, di accordo con le ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato al R. Ispettorato generale la proposta di modificare la voce attuale della nomenclatura delle merci *peli di bestiame bovino* in quella di *pelo di bestiame bovino non calcinato*; e di aggiungere nella nomenclatura medesima la voce *peli di bestiame bovino calcinato*, con indicazione della classe 6 W della tariffa generale e della tariffa speciale n. 75 e della classe 6 di quella speciale comune n. 123.

><

Durante l'esercizio in corso, e cioè dal 1º luglio al 30 novembre p. p. sulle linee esercitate dalla Società delle strade ferrate Meridionali si ottenne il prodotto complessivo di L. 46,009,072.65, nella qual cifra il mese di novembre p. p. figura per L. 9,243,517.04.

La navigazione del Lago di Garda ha dato, a tutto novembre, un prodotto di L. 58,085.64, che sono comprese nella predetta somma di L. 46,009,072.65.

><

Durante il mese di novembre p. p. si ottenne sulle linee esercitate dalla Società delle ferrovie del Mediterraneo un prodotto complessivo di L. 9,565,188.99, con un aumento di L. 613,600.58 sul prodotto del mese corrispondente dell'anno precedente.

><

Nell'adunanza tenutasi ieri 30 dal Comitato delle strade ferrate del Mediterraneo vennero, fra gli altri, approvati i seguenti contratti:

1. Colla Ditta Grondona Bartolomeo di Pontedecimo per fornitura e posa in opera di una tenda metallica in stazione di Pra:
2. Colla Ditta Taverna Luigi di Alessandria per fornitura di sabbia vagliata per uso delle locomotive.
3. Colla Cartiera Italiana di Torino per fornitura di coperte da lettere e carta da fascie;
4. Colla Ditta Budd, Delle Piane e C. di Genova per fornitura di Kg. 30,000 di solfato di rame:
5. Coll'Impresa Carbone Nicolò per fornitura di ghiaia vagliata, di ghiaia naturale e di sabbia per i binarî e piattaforme in stazione Marittima di Genova;
6. Colla Ditta Toia Giuseppe di Torino per fornitura di coperte da lettere e carta da fascie.

><

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha nelle sue recenti adunanze emesso parere favorevole intorno ai seguenti affari:

Progetto del ponte sul fiume Corno lungo il tronco Palmanova S. Giorgio di Nogaro della ferrovia Udine-Portogruaro.

Progetto di massima per una nuova stazione di smistamento a Torino lungo la linea Torino-Alessandria.

Tipi del materiale mobile per la ferrovia Suzzara-Ferrara.

Progetto per la sistemazione della stazione di Candela lungo la ferrovia Foggia Candela.

Progetto di prolungamento del binario tronco nella stazione di Chiari lungo la linea Catania-Licata.

Progetto per l'impianto di un binario tra la stazione di S. Giorgio ed il ponte di Nogaro, lungo la ferrovia Udine-Portogruaro.

><

Ieri, 30 dicembre, nella seduta del Consiglio comunale di Torino il Sindaco, comm. Voli, diede notizie dei lavori delle due Commissioni municipali per lo studio delle questioni ferroviarie interessanti Torino e pel riordinamento delle stazioni. La Commissione per le ferrovie promosse già la formazione d'un Comitato per la Santhià-Borgomanero, ed indisse ora un'altra riunione per Domenica 8 gennaio per costituire il Comitato per la Torino-Chieri-Piovà-Casale. Quanto agli orari venne compilato un diligentissimo studio che, approvato dalla Giunta, venne già sottoposto alla Società Mediterranea. Circa i lavori della Commissione per il riordinamento delle stazioni l'assessore ing. Riccio espose che furono già approvati dalla superiore autorità i progetti per la stazione di Valdocco e quella di smistamento. Parlò del progetto

di abbassamento in trincea della linea di Porta Susa e dei cavalcavia a livellette per unire i borghi San Secondo e San Salvario. Ma su questi progetti non vennero ancora prese deliberazioni concrete.

><

Per martedì prossimo, 3 gennaio 1888, è convocato in Milano, presso la Camera di Commercio, il Comitato milanese per il traforo del Sempione. Oltre i membri del Comitato interverranno a tale adunanza la presidenza della Camera di Commercio e la Commissione ferroviaria di essa,

Il Presidente del Comitato, senatore Robecchi, ha eziandio mandato invito al Sindaco che ha promesso di intervenire, a tutti i deputati di Milano ed a parecchi altri della Lombardia. Come delegato del gruppo bancario svizzero-francese, il quale assunse l'operazione finanziaria per il traforo, interverrà il comm. Paolo Amilhau.

Associazione Tranviaria in Italia

Sede in Torino

Per intelligenze prese fra la Presidenza della Associazione tranviaria in Italia e la Direzione del *Monitore delle strade ferrate*, a datare dal 1° gennaio 1888 questo giornale si assume di essere l'organo officiale della Associazione. A tale scopo esso porrà a disposizione della Associazione una apposita Rubrica nella quale verranno inseriti tutti gli atti della medesima, le deliberazioni delle sedute del Comitato permanente, i comunicati della Presidenza, le circolari e quant'altro si riferisce all'andamento ordinario della Associazione. Oltre a ciò il Giornale si assume pure d'inserire tutte quelle memorie od articoli, riferentisi a questioni delle Tranvie, che al medesimo verranno dal Comitato stesso comunicati.

Ecco, intanto, l'elenco delle Tranvie che finora hanno aderito a far parte dell'Associazione ed il rispettivo numero dei chilometri in esercizio:

SOCIETÀ E LINEE ESERCITE	Lunghezza in Chilom. Parziale	Totale
1. *Ferrovia della Valle Seriana e Tramways Bergamo-Soncino.*		
Bergamo-Romano-Soncino	42	42
2. *Tramways a vapore della Provincia di Brescia.*		
Brescia-Termini Salò	38	
Termini-Vertone	20	109
Brescia-Orzinuovi-Pont' Oglio	31	
Brescia Gardone	20	
A cavalli nella città		5
3. *Comp.a Gen. Francese di Tramways e Omnibus genovesi.*		
Genova-Sampierdarena	4	
con diramazione a (Pegli	7	
(Bolzaneto	6	17
4. *Tramways Interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona.*		
Milano-Lodi	30	
Milano-S. Angelo	15	
Lodi-Treviglio	27	
Treviglio-Bergamo	21	
Milano-Vaprio	29	
Villafornaci-Treviglio	12	
Cascina Gobba-Monza	10	
Brugherio-Vimercate	11	
A Riportarsi		163
Riporto Chilom.		163
Treviglio-Caravaggio	5	
Circonvallazione di Milano	3	
Bergamo (Viale della Stazione)	1	164
5. *The Lombardy Road Railways Company Limited.*		
Milano-Giussano	25	
Seregno-Carate Brianza	4	
S. Angelo-Lodi	11	
Lodi-Soncino-Pont'Oglio	36	76
6. *Mondovì Santuario San Michele e Cuneo-Borgo S. Dalmazzo.*		
Mondovì-S. Michele	11	
Cuneo-B. S. Dalmazzo	8	19
7. *Tramways a vapore Piemontesi.*		
Torino-Carignano-Saluzzo	54	
Carignano-Carmagnola	9	
Saluzzo-Cuneo	31	
Cuneo-Dronero	19	
Saluzzo-Cavour-Pinerolo	31	
Saluzzo-Revello	9	153
8. *Sale-Tortona.*		
Sale-Tortona	12	12
9. *Tramways a vapore nella Provincia di Torino.*		
Torino-Orbassano-Giaveno	30	
Orbassano-Piossasco	7	37
10. *Tramways di Torino.*		
Torino-Gassino-Chivasso-Brusasco	37	
Torino-Moncalieri-Trofarello-Poirino	26	63
11. *Guidovie Centrali Venete.*		
Bagnoli-Venezia	42	
Padova-Conselve-Mestre	28	
Malcontenta-Mestre (Cavalli)	6	76
12. *Ferrovie e Tramvie nell'Emilia.*		
Bologna-Bazzano-Vignola (con raccordamento a Casalecchio)	34	34
13. *Tramways a vapore della provincia d'Alessandria.*		
Alessandria-Casale	32	
Alessandria-Sale	24	
Alessandria-Spinetta	7	63
14. *Ferrovie del Ticino.*		
Milano-Pavia-S. Angelo	55	
Voghera-Stradella	25	
Novara-Biandrate	12	
Vercelli-Fara	32	
Novara-Vigevano-Tromello-Ottobiano	50	
Mortara Pieve del Cairo	27	
Vercelli-Casale	31	
Saronno-Como	24	256
15. *Tramways Napoletani.*		
Napoli-Pozzuoli	37	37
16. *Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche.*		
Bologna Imola	23	
Roma-Marino	34	57
17. *Società dei Tramways Vercellesi.*		
Vercelli-Trino	18	
Vercelli-Aranco-B° Sesia (non ancora tutta in esercizio 48-14)	34	52
18. *Société des Chemins de fer économiques de Bari-Barletta et Extensions.*		
Bari-Barletta	65	65
Totale a tutto il 14 dicembre 1887 Chilom.		**1337**

Notizie Ferroviarie Italiane

Succursale dei Giovi. — Ad una memoria presentata dall'on. barone Podestà al Ministro dei lavori pubblici, nella quale proponeva di raccordare alla stazione di Mignanego la nuova ferrovia della succursale colla vecchia onde ottenere con tale allacciamento, un passaggio maggiore di treni, di quello che praticasi attualmente, attraverso alla galleria dei Giovi, l'on. Saracco rispose con la seguente:

Roma, 25 dicembre 1887.

Onorevole Collega,

Poichè ella me ne offrì l'opportunità ho desiderato prendere speciali informazioni sulla convenienza di congiungere la nuova linea succursale colla linea attuale dei Giovi alla stazione di Mignanego.

La questione non è nuova: è da tanto tempo che essa viene sollevata ed ha già formato oggetto di studi, di conferenze e di proposte; da tali studi infatti sarebbe risultato essere la congiunzione delle due linee riconosciuta utilissima quando però sia aperta la nuova linea e principalmente la grande Galleria di Ronco: può infatti allora accadere che per qualche guasto la parte superiore della nuova linea resti interrotta, e allora sistemato convenientemente il servizio, attuati gli impianti indispensabili a Sampierdarena, il poter disporre della linea nuova da Rivarolo a Mignanego e poter proseguire se interrotta la rimanente tratta Mignanego-Ronco, attraverso alla galleria attuale fino a Busalla, può essere un vantaggio grandissimo.

Però il dubbio consiste nel sapere se un tale provvedimento vada a sollievo delle strettezze nelle quali il servizio sulla linea dei Giovi si dibatte, poichè si avrebbero così due tronchi, ciascuno di maggior potenzialità del successivo, nel quale oggi i treni che giungono da una sola parte trovano a stento il modo di proseguire.

Coll'agevolare per tal modo il movimento sulla parte già facile si avrebbe a rendere ancora più gravi le difficoltà della parte di pendenza massima, e non sarebbe forse prudente far credere al commercio genovese di aver trovata una soluzione in ciò che non sarebbe che causa di nuovo imbarazzo.

Ad ogni modo la Società delle ferrovie Mediterranee ha già dietro mia istanza, disposto perchè lo studio in questione sia ripreso e con lotto a termine ed allora si potranno prendere le ultime definitive risoluzioni.

Con perfetta osservanza

Suo Affezionatissimo
G. Saracco.

Ferrovia Torino-Rivoli. — La Direzione di questa ferrovia ci annuncia che col 1° gennaio 1888 verranno attivati sulla medesima il nuovo Regolamento e le Tariffe approvati con decreto ministeriale delli 7 agosto scorso. In pari tempo, a titolo d'esperimento, verranno poste in vendita *Carte di trasporto dei piccoli colli con servizio a domicilio per Torino e Rivoli.*

Ferrovie Romane. — La Commissione liquidatrice della Società Anonima delle strade ferrate Romane, avendo ottemperato a quanto prescrive il vigente Codice di Commercio, ha, a termine della legge, deliberato di effettuare il Reparto finale a saldo in ragione di L. 42.35 per ogni azione Privilegiata Senese, e di L. 3.60 per ogni Azione Comune, indistintamente per le Azioni sia isolate, che riunite in gruppi, e perciò:

1. Ai presentatori di Certificati al portatore di Azioni Comuni (portanti il timbro di 1°, 2° e 3° Reparto) L. 3.60 per ciascuna Azione;

2. Ai presentatori di Certificati al portatore di Azioni Privilegiate Senesi (timbrati come sopra) L. 42.35 per ciascuna Azione;

3. Ai presentatori di Buono di saldo al portatore per gruppi di 120 Azioni dal n. 1 al n. 634 inclusivo (che hanno incassato il reparto di cui l'avviso 15 settembre 1886), lire 741.15 per ogni gruppo;

4. Ai presentatori di Buoni di saldo al portatore per gruppi di 120 Azioni formati con Certificati stampigliati, dal n. 635 al n. 637 inclusivo (che hanno incassato il reparto come al n. 3) L. 741.15 per ogni gruppo;

5. Ai presentatori di Buoni di saldo al portatore per gruppi di 100 Azioni, dal n. 1 al n. 536 inclusivo (che hanno incassato il reparto come al n. 3) L. 598.85 per ogni gruppo;

6. Ai presentatori di Buoni di saldo al portatore per gruppi di 100 Azioni, formati con Certificati stampigliati, dal n. 537 al n. 598 inclusive (che hanno incassato il reparto come al n. 3) L. 598.85 per ogni gruppo.

La presentazione dei certificati e dei buoni di saldo comincierà col giorno 2 gennaio 1888, ed il pagamento sarà effettuato col giorno 9 detto, presso la Società generale di Credito Mobiliare italiano, in Firenze.

Col presente reparto finale essendo saldate, a forma del resoconto (bilancio), tutte le azioni sia isolate che riunite in gruppo, i corrispondenti certificati e buoni di saldo al portatore saranno ritirati ed annullati.

Ferrovie dell'Adriatico — La Direzione della Rete Adriatica ha rimesso al Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti per la superiore approvazione:

Lavori di completamento del tronco Albacina-Matelica. Lire 50,000.

Costruzione di un nuovo tavolato metallico in lamiera striata in sostituzione dell'attuale in lamiera ondulata e consolidamento delle lungarine in legno sottostanti all'armamento nella travata del Ponte S. Valentino sul fiume Pescaro al Km. 30 + 350 da Castellamare Adriatico. L. 9,800.

Ricambio di una parte della copertura in lamiera ondulata zincata in opera nella tettoia Convogli della Stazione di Vicenza e coloritura della superficie inferiore della intera copertura suddetta. L. 8,000.

Sistemazione e consolidamento della trincea della Lamma fra i Km. 13 + 909 e 19 + 065 della linea Bologna-Pistoia. L. 23,800.

Ricambio della copertura in laterizi nel fabbricato viaggiatori della stazione di Perugia. L. 7,070.

Sistemazione dei Magazzini merci a P. V. nella stazione centrale di Venezia. L. 42,000.

Impianto di un nuovo circuito telegrafico fra le Stazioni di Milano e Lecco con inclusione delle stazioni medesime nel nuovo circuito L. 12,600.

Rialzamento della livellata fra i Chilometri 341 + 173 e 311 + 947 da Bologna, della linea Bologna-Otranto. L. 7,100.

Impianto di un Deposito Locomotive e miglioramento del Servizio Merci nella stazione di Tivoli, linea Roma-Solmona. L. 374,400.

Ferrovia Novara-Seregno — Oggi, 31, s'inaugura solennemente l'intera linea ferroviaria Novara-Seregno (Km. 55). La Società Anonima che dalla ferrovia stessa s'intitola e n'è concessionaria ed esercente, ha diramati gli inviti alla festa inaugurale.

Ringraziamo intanto la Direzione dell'invito fattoci tenere, e siamo dolenti che precedente impegno ci impedisca di intervenire alla inaugurazione. Ne riferiremo i particolari nel prossimo numero.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie francesi. — Il prefetto delle Bouches-du-Rhône ha, con decreto del 9 corrente dicembre, autorizzato l'esercizio della strada ferrata da Ciotat-stazione a Ciotat-città. La nuova linea misura 5 chilometri.

— Risulta dal resoconto ufficiale dei prodotti delle ferrovie francesi, d'interesse generale, durante i tre primi trimestri dell'anno 1887, che le più grandi Compagnie ed i loro due Sindacati hanno esercitati 28,609 chilometri (28,021 nel 1886), con un provento di L. 731,002,007 (713,006,256 nel 1886) ossia 25,468 lire per chilometro (25,448 nel 1886).

Lo Stato ha avuto in esercizio, per proprio conto, chilom. 2519, con un provento di 23,994,713 lire, ossia 9,413 lire per chilometro; nel 1886 i chilometri erano 2,320, i prodotti 20,158,922 lire, il prodotto chilometrico L. 8,609.

Le dieci Compagnie diverse, di cui trattasi in questa rubrica, hanno avuto un prodotto complessivo di L. 4,063,961, un prodotto chilometrico di L. 12,561 per 329 chilometri, nel 1886 i chilometri furono 288, il prodotto complessivo di 3,849,295, il prodotto chilometrico di L. 13,366.

Ferrovie tedesche. — L'uso delle ferrovie industriali in servizio dell'agricoltura e delle miniere, si è di molto esteso in Germania durante gli ultimi sette od otto anni.

Le statistiche officiali dimostrano che nel 1884 eranvi in Prussia e nelle provincie 381 strade ferrate per una lunghezza di 438 chilometri ed un materiale mobile di 6,616 veicoli. Su tale numero il 69 0[0 era stato costrutto secondo l'uno o l'altro dei sistemi ben conosciuti ed attualmente in uso; per il resto eransi adottati speciali modelli.

I sistemi in questione sono quelli di Decauville (Parigi), Oxenstein e Kêppel (Berlino), Gebrüder Koppe e C. (Alfeld), Spalding (Pomerania), Xoffman (Berlino), Dottore Muller (Berlino e Irovraslof), Dolberg (Rostock e Berlino), Dietrich (Berlino). La rotaia Vignoles fu addottata quasi unicamente, fatta un'eccezione per quella Xoffman; il materiale è per lo più in ferro od in acciaio.

Tali strade ferrate sono state specialmente adoperate in servizio dell'agricoltura; da cui esse trassero principale elemento di traffico nel trasporto delle barbabietole adoperate per la fabbrica dello zucchero. Questo ramo d'industria ha alimentato, di per sè solo, il terzo del numero totale delle ferrovie industriali della Germania.

La forza motrice, in moltissimi casi, fu fornita da operai o da animali. La larghezza del binario è molto variabile, essendochè si contino ben 57 differenti larghezze da 13 a 39 pollici; la più usuale, tuttavia, è quella corrispondente a 50 centimetri.

Si sono comprese inoltre nelle statistiche, 334 ferrovie fisse, a piccolo binario, per una lunghezza di 564 chilometri e con un materiale mobile di 6790 veicoli; su 31 soltanto di tali ferrovie erasi adoperato il vapore come forza motrice.

L'agricoltura non erasi servita di esse che in ragione del 7.50 0[0 e l'industria in proporzione dell' 8.75 0[0; la maggior parte serviva invece al trasporto dei materiali da costruzione.

Le ferrovie industriali, infine, sono frequentemente impiegate dagli impresari nella costruzione e nell'allargamento dei binari delle strade ferrate.

Ferrovie Rumene. — Il *Curierul Financiar* di Bucarest dice che il governo rumeno ha creato un servizio di studii e di progetti per l'esecuzione dei lavori necessari a collegare le linee ferroviarie tra Fetesci e Cernavoda con un ponte sul Danubio. L'ingegnere Saligny è stato nominato capo del servizio. L'esecuzione di questi importanti lavori, come pure del ponte sul Danubio, non sarà affidata a un solo intraprenditore, ma a diversi costruttori secondo la natura dei lavori.

Ferrovie Messicane. — Le comunicazioni ferroviarie tra gli Stati Uniti e la Repubblica Messicana saranno ben presto aumentate per il compimento dei lavori di parecchie linee importanti del Rio Grande del Sud. Al 30 settembre 1887 erano in corso di costruzione 26 linee che misurano 6,197 chilometri.

Ferrovie Argentine. — La Repubblica Argentina attira, nei giorni nostri, la pubblica attenzione per il grande movimento economico di cui cercasi seguire lo sviluppo e non se ne può prevedere le conseguenze.

Nell'ultima Sessione parlamentare il Congresso ha votati 7,925 chilometri di nuove ferrovie con garanzia d'interesse del capitale calcolato a lire sterline 58,500,000.

Linee	Chilometri	Capitale
Da Buenos-Ayres a Cordoba . .	465	3,600,000
Da San-Juan a Catamarca . . .	610	7,000,000
Da Cordoba a Carlota . . .	305	2,000,000
Da Villa-Maria a Reconquista . .	305	2,250,000
Da Nuova-Julio a S. Rafael	455	3,350,000
Da Buenos-Ayres a Limay	740	5,200,000
Chaco	610	4,050,000
Rio-Bermejo Nord Ovest . .	335	2,000,000
Da Bahia-Bianca a Rio Quinto .	710	4,550,000
Da Rio-Quinto a Rioja . .	370	2,600,000
Chaco e Tartagal . . .	[illegible]50	5 100,000
Da Formosa a Tarija . . .	[illegible]5	3,600,000
Da Chilecito a Famatina . .		300,000
Da San-Juan a Chumbicha . .		1,800,000
Entre-Rios e Corrientes . .		2,400,000
S. Cristobal e Tucuman . .		2,200,000
Parecchie altre piccole linee .		6,500,000
Totali: chilome[illegible]		S. 58,500,000

Su questo capitale il Governo [illegible] teresse del 5 0[0, eccetto per la linea di Fe[illegible] le il tasso dell'interesse è ridotto al 4 1[2.

Notizie [illegible]

I bacini di carenaggi[illegible] . — Il Consiglio di Stato ha dato parere fa[illegible] contratto con la ditta Zschokke e Terrier per la [illegible] dei due bacini di carenaggio nel porto di Genova, [illegible] oro esercizio durante trentacinque anni, in base a ta[illegible] superiori a quelle in vigore negli altri porti princip[illegible] Mediterraneo.

Questi bacini saranno superi[illegible] er dimensioni a tutti i bacini di carenaggio esistenti.

I lavori si eseguiscono con un nuovo sistema, la cui privativa appartiene all'ingegnere Zschokke, in seguito a concorso internazionale nel quale furono inoltre assegnati due premi di lire quindicimila ciascuno all'ingegnere Barbano di Genova e alla compartecipazione Hersent - Officine di Savigliano.

La Torre Eiffel. — Questa, alla fine del 1887, aveva raggiunta l'altezza di 54 metri; ed i visitatori per arrivare lassù debbono salire una scala in legno di 172 gradini, costrutta intieramente in linea retta nella pila sud.

Fra tre settimane sarà compiuta la parte più difficile e più delicata dei lavori, quella cioè di riunire a formare un solo tutto le travi in ferro sulle quali deve posarsi la piattaforma del primo piano. Queste immense travi partono di già da quattro enormi pile di quattrocento tonnellate ciascuna, formanti la base della torre.

Carri ferroviari per emigranti. — Alla stazione della Southern Pacific Company, a San Francisco, si trova esposto un carro ferroviario per emigranti di un nuovo modello, stato fabbricato nelle officine della Compagnia di Sacramento, superiore a quelli in uso attualmente.

È un carro accomodato per dormirvi; le sue cabine superiori sono fatte ad imitazione di quelle dei Pullmann, ed aggiustate in modo che si possono aprire e chiudere a volontà. Le finestre sono anche più larghe delle ordinarie e il lavatoio ha tutte le comodità desiderabili. Vi è un luogo per lavare i piatti, e le stufe sono disposte in modo che i passeggeri vi possono riscaldare i loro viveri durante il viaggio. Questo nuovo modello di carri è così soddisfacente, che la Società intende farne fabbricare immediatamente parecchi.

Carri di 30 tonnellate. — La direzione delle ferrovie tedesche ha ora in esame una proposta di costruzione di grandi carri per il trasporto delle merci pesanti. Tale proposta ha per iscopo di poter accordare ai produttori, e specialmente ai proprietari di miniere e di fucine, le facilitazioni che eglino dimandano sulle tariffe dei trasporti, senza punto diminuire i profitti per il trasporto di tali mercanzie.

Si propone all'uopo l'uso di carri da 20 a 30 tonnellate, in luogo degli attuali di 10 tonnellate. Tale questione venne di già trattata da circa un anno, ma ora è sottoposta all'attenzione delle autorità ferroviarie degli industriali di tutte le classi.

Necrologio. — La sera del 27 corrente cessò di vivere a Torino l'ingegnere [illegible]ncesco Codazza, capo sezione nel Servizio della Trazione [illegible] a Rete Mediterranea. Egli aveva appena oltrepassato i 37 a[illegible]

Al dolore della [illegible]e per così crudele ed immatura perdita associaronsi gli [illegible] i colleghi e superiori di lui, del quale apprezzavano tr[illegible] doti dell'animo e della mente.

— È morto [illegible] a l'ingegnere Domenico Scatolini, ben noto a Verona [illegible]ria. A lui si devono i ponti di Parona, di Taranto, [illegible] della linea Bologna-Pistoia, l'intera linea Messina [illegible] ponte di Reggio Calabria.

— A Nim[illegible] signor Lombres, ingegnere capo della ferro[illegible] Mediterraneo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

		21 Dicembre	Dicembre 31
Azioni Ferrovie	Meridionali	L. 795	787
» »	Mediterranee	» 618,50	617,50
» »	Sicule	» 560,50	—
» »	Sarde (preferenza)	» 285 —	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 390	390
» »	Gottardo	» —	—
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 552	552
Obbligazioni Ferrovie	Sassuolo-Modena	» 308	—
» »	Monte Cenere	» —	—
» »	Novara-Seregno	» 250	—
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318
» »	» 2ª emiss.	» 314	314
» »	Centrale Toscana	» 537	—
» »	Meridionali	» 320 50	320,50
» »	Sarde, serie *A*	» 314	314
» »	» serie *B*	» 317	317
» »	» 1879	» 317	317
» »	Pontebba	» 486	486
» »	Nord-Milano	» 270,50	—
» »	Meridionali Austriache	» 300 —	299 50

PAGAMENTI

Ferrovia Santhià-Biella. — A partire dal 2 gennaio 1888 presso il Banco Sconto e Sete (Torino, via Alfieri, 15) verranno pagate ai signori Azionisti L. 10 per ogni Azione, in conto dividendo sull'esercizio 1887 dietro presentazione della Cedola, n. 9.

Ferrovia Marmifera di Carrara. — Dal 1.o gennaio sarà pagata la Cedola n. 2 delle obbligazioni. — Le 76 obbligazioni estratte saranno, pure da tale epoca, rimborsate alla pari — (V. **estrazioni**).

Navigazione Generale Italiana. — Dal 10 gennaio verranno pagate L. 13 per azione contro la presentazione della Cedola n. 11.

Ferrovia Alessandria-Acqui. — Dal 1.o gennaio verranno rimborsate le azioni estratte in L. 500. (V. estrazioni).

Ferrovia Torreberetti-Gravellone. — Le azioni estratte verranno rimborsate in L. 4.20 contro consegna delle azioni stesse munite delle Cedole dal n. 27 al 74 incluso. (V. estrazioni).

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate alla pari (L. 500) al 15 gennaio (V. estraz.).

Ferrovia d'Ivrea. — A partire dal 28 corrente presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, verrà pagato il dividendo pel 2.o semestre 1887 (N. 59) in L. 12,50.

ESTRAZIONI

Ferrovia Marmifera di Carrara. — Elenco delle 76 obbligazioni state estratte: Titoli da una Obbligazione:

5422	6263	209	5767	6565	7562	2848	3949	7390	1265
2900	7477	6739	1587	5398	7958	140	7125	183	5850
1584	3046	5992	7679	3819	3251	869	2183	365	7228
454	7050	7786	7029	4208	4497	4205	129	678	4031

Titoli da quattro Obbligazioni:

N. 401 563 1268 1841 1369 1261 61 413 542.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Elenco delle Obbligazioni estratte:

Dal	N.	41 al	50		Dal	N.	3531	al	3540
»	»	71 »	80		»	»	3891	»	3900
»	»	2411 »	2420		»	»	4181	»	4190
»	»	2781 »	2790		»	»	4561	»	4570

Ferrovia Torreberetti-Gravellone. — 12.a estrazione delle azioni:

N. delle Cart.	N. delle azioni	N. delle Cart.	N. delle azioni
78	dal 771 al 780	605	dal 6041 al 6050
121	» 1201 » 1210	684	» 6831 » 6840
130	» 1291 » 1300	746	» 7451 » 7460
175	» 1771 » 1780	890	» 8891 » 8900
398	» 3971 » 3980		

Ferrovia Alessandria-Acqui. — 18.a estrazione delle azioni:

122 148 162 187 314 324 412 474 489 570 767 848 894 923 929 965 983 1085 1220 1268 1327 1425 1547 1614 2125 2521 2524 2666 3145 3200 3240 3571 3710 3838 4247 4330 4679 4843 4847 4861 5224 5328 5490 5443 5852 5855 5856 5880 5891 6071 6523 6527 6623 6665 6931 6975 7090 7704 7724 7813 7980.

Ogni azione estratta verrà sostituita da una azione di godimento.

AVVISI D'ASTA

(Per gli appalti di ferrovie, vedi le **INFORMAZIONI PARTICOLARI E LE NOTIZIE FERR. ITAL.)**

Ufficio Amministrazione della Provincia di Novara (2 gennaio ore 11 ant. fatali) — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale, dal 1° gennaio 1888, del tronco della strada provinciale Milano-Torino oltre Cigliano. Importo annuo ridotto L. 3709.89. (Vedi n. 49 del *Monitore*).

Id. Id. (16 gennaio ore 1 pom. definitivo) — Appalto delle opere e provviste per la manutenzione novennale dal 1° gennaio 1888, del tronco di strada provinciale da Novara al Sempione sul Lago di Orta compreso tra Novara e Borgomanero. Importo annuo ridotto L. 11,575.29 (Vedi n. 48 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Brescia (3 gennaio, ore 2 pom. definitivo) — Appalto per la costruzione di un ponte metallico sull'Oglio tra Paratico e Sarnico. Importo ridotto lire 76,879.50 (Vedi n. 49 del *Monitore*).

Amministrazione Provinciale di Abruzzo-Citeriore (5 gennaio, ore 10 ant., fatali). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione di un ponte in muratura sul fiume Sangro, Sotto Archi, ecc., aggiudicato provvisoriamente col ribasso del 21.76 010 su L. 466.000. (V. n. 48 del *Monitore*).

Deputazione Provinciale di Torino (7 gennaio ore 10 ant., 1.a asta). — Appalto delle opere di costruzione del 1.o tratto del 1.o tronco della strada provinciale della Valle del Lys. Importo L. 165,873.17. Cauzione provvisoria L. 450 di rendita.

Cauzione definitiva L. 17,000. Fatali 22 gennaio, ore 10 ant.

Comune di Orte (Roma) (11 gennaio, ore 11 ant., 1.a asta). — Appalto dei lavori di riduzione di una parte di fabbricato detto il Seminario Vecchio della confinante casa di proprietà della Chiesa dei Raccomandati, a Carcere Mandamentale in Orte. Importo L. 24,541,70. Lavori ultimati in mesi nove. Cauzione provvisoria L. 2460. Deposito per spese L. 350. Fatali 27 gennaio, ore 11 ant.

Id. id. (11 gennaio, ore 10 ant. 1ª asta) — Appalto dei lavori di riduzione di una parte del fabbricato detto il Seminario Vecchio a Caserma dei RR. carabinieri in Orte. Importo lire 15,881.70. Lavori compiuti in 15 mesi. Cauzione provvisoria L. 1500. Deposito per spese L. 200. Fatali 27 gennaio, ore 10 antimeridiane.

Municipio di Fuscaldo (Calabria citra) (15 gennaio, ore 10 ant. 1ª asta) — Appalto dei lavori per la conduttura d'acqua. Importo L. 90,911.26. Cauzione prov. L. 2500. Cauzione def. il decimo. Deposito per spese L. 500. Lavori ultimati in un anno. Fatali 31 gennaio, ore 12 meridiane.

Aggiudicazioni definitive.

L'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche ha assunto la costruzione e fornitura in opera di un ponte metallico sul fiume *Catocastro* presso Amantea, per conto della Provincia di Cosenza.

Municipio di Genova — L'appalto dei lavori per la pavimentazione esterna e frazioni suburbane, fu aggiudicato al signor Saldarini Carlo, per L. 26,350.72.

Direzione delle Costruzioni Navali, 1.o Dipart. (Spezia) — L'appalto per la costruzione e fornitura di una muta di n. 4 caldaie tipo regolamentare, ciascuna a 3 forni, coi relativi accessorî, per la R. Nave *Conte di Cavour*, venne aggiudicato alla *Continental Lead and Iron Company (Limited)*, Spezia, col ribasso del 28.10 0[0 su L. 108.000. (V. n. 49 del *Monitore*).

Città di Caserta. — L'appalto per la costruzione della strada di Sant'Apollinare, fu aggiudicato al signor De-Clemente, per L. 36.920.

Amministrazione Provinciale di Cosenza. — L'appalto dei lavori di nuova costruzione della strada provinciale n. 94, ecc., fu aggiudicato al sig. Greco Paolo, per L. 122,387. (V. n. 38, 43 e 45 del *Monitore*).

Direzione del Genio Militare (Napoli). — L'appalto dei lavori per la sistemazione dei soffitti e pavimenti, ecc. nell'Ospedale Militare in Cava dei Tirreni, venne aggiudicato al signor Abenante Luigi, che fece il ribasso del 35.50 0[0.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima sedente in Milano — Capitale L. 135 milioni, interamente versato

ESERCIZIO 1886-87.

Prodotti approssimativi del traffico

dal 11 *al* 20 *Dicembre* 1887.

	ESERCIZIO corrente		ESERCIZIO precedente		AUMENTO	DIMINUZIONE
(1) Chil. in esercizio — Rete principale	4027		4027			
» secondaria	547	4574	366	4393	181	—
Media in esercizio	4561		4384		177	—
Viaggiatori	1,139,261.68		1,026,540.50		112,721.18	—
Bagagli e Cani	59,178.28		57,524 83		1,653.34	—
Merci a G. e P. V. accel.[a]	395,127.50		385,207.71		9,919.79	—
Merci a P. V.	2,029,504 78		1,606,862.24		422,642.54	—
(2) TOTALE	3,623,075.24		3,075,135.28		546,936.96	—

Prodotti *dal* 11 *Luglio al* 20 *Dicembre* 1887.

Viaggiatori	23,098,191.35	21,618,693.38	1,479,497.97	—
Bagagli e Cani	1,140.844 22	1,013.912.96	126,931.26	—
Merci a G. e P. V. acc.[a]	5,555,479.09	5,046,804 94	508,674.15	—
Merci a P. V.	28,525,888 66	25,967,854.65	2,558,034.31	—
(2) TOTALE	58,320,403.62	53,647,265.93	4,673,137.69	—

(3) **Prodotto per chilometro.**

della decade	796.63	704.40	92.23	
riassuntivo	12,860 07	12,310.07	550 00	—

1) Compresa l'intera linea Milano-Chiasso, comune coll' Adriatica, (km. 52).

2) » la sola metà del prodotto della linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica.

3) tenendo conto della sola metà del prodotto della linea Milano Chiasso, comune coll'Adriatica.

Società Veneta

PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE

PRODOTTI LORDI *dal* 11 *al* 20 *Dicembre* 1887.

	Vicenza-Schio	Padova-Treviso-Vicenza	Conegliano-Vittorio	Albano-Nettuno	Torre-Arsiero	Parma-Suzzara
	Chil. 32	Chil. 103	Chil. 14	Chil. 38	Chil. 21	Chil. 44
Viaggiatori	3,682.20	13,217.95	931.70	2,469.65	789.25	2,753.00
Bagagli G. V.	49.40	244.65	20.50	48.40	6.55	39.75
Merci G. V.	747.35	1,719.30	121.65	350.15	525.35	293.10
Id. P. V. A.	329.20	1,702.80	»	16.55	»	605.70
Id. P. V.	3,203.05	3,289.60	770.80	2,114.70	1,939.25	833.85
Totali	8,011.20	20,174.30	1,844.65	4,999.45	3,260.40	4,525.40

	Roma-Marino	Bologna Imola	Venezia Bagnoli	Udine Cividale	Camposampiero-Montebelluna	Bologna Massa lombarda da Porto-Maggiore
	Chil. 24	Chil. 33	Chil. 77	Chil. 16	Chil. 29	Chil. 74
Viaggiatori	2,699.45	3,297.30	4,863.40	1,211.60	1,399.60	3,408.95
Bagagli G. V.	4.10	10.90	40.60	14.70	9.25	29.40
Merci G. V.	36.80	112.00	264.00	48.30	»	65.00
Id. P. V. A.	»	»	»	»	»	22.05
Id. P. V.	810.70	415.15	1,141.25	242.10	»	156.85
Totali	3,551.05	3,835.35	6,309.25	1,516.70	1,408.85	3,682.25

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 230 milioni, interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

35ª Decade — Dal 11 al 20 dicembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

depurati dalle imposte governative

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	796.9:5 03	36.807 50	393.701 40	1.369.065 89	30 832 70	2.627.355 52	3.930 00	660 14
1886	812.097 91	40.5 1 79	377.562 21	1.2 2.288 15	32.081 66	2.481.544 75	3.980 00	624 26
Differenze nel 1887	+ 15.182 88	+ 3.704 29	+ 16.142 16	+ 146.777 74	— 1.221 96	+ 142 810 77	»	+ 35 88
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	36 067 581 39	1.661.388 69	11 339 136 80	44.407.702 76	1.351.651 43	94.830.761 07	3.980 00	23.826 82
1886	31 535.859 09	1.124.041 77	10.131.068 27	42.220.144 94	1.197.205 54	86.511.322 61	3 980 00	21.736 51
Differenze nel 1887	+ 4.531.722 30	+ 210.313 92	+ 1.205.368 53	+ 2.187.557 82	+ 154.445 89	+ 8.319.438 46	»	+ 2.090 31

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilomet. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	89.245 15	2.210 25	8.122 35	38.122 35	2.124 45	139.940 70	805 00	173 84
1886	30.054 42	658 21	7.037 25	18.790 93	823 28	57.361 09	670 00	85 62
Differenze nel 1887	+ 59.190 73	+ 1 201 30	+ 1.201 30	+ 19.331 42	+ 1.301 17	+ 82.576 61	+ 135 00	+ 88 22
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO				
1887	1.726.741 12	43.204 80	182.616 22	1.176 763 28	53 654 59	3.182 980 01	753 74	4.223 14
1886	943.872 47	20.260 51	81 759 29	459.307 59	29 351 10	1.534.550 96	526 51	2.914 57
Differenze nel 1887	+ 782 868 65	+ 22.944 29	+ 100.856 93	+ 717.455 69	+ 24.303 49	+ 1.648.429 05	+ 227 23	+ 1.308 57

LAGO DI GARDA

CATEGORIE	Prodotti della decade 1887	Prodotti della decade 1886	Prodotti della decade *Differenze* nel 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1887	Prodotti dal 1° gennaio 1886	Prodotti dal 1° gennaio *Differenze* nel 1887
Viaggiatori	3.974 25	1.403 25	+ 2,571 00	92.894 75	78.859 45	+ 14.031 30
Merci	217 65	620 80	— 403 15	25.313 01	20.918 58	+ 4.394 43
Introiti diversi	32 65	120 45	— 87 80	4.582 75	1 892 29	+ 2.690 46
Totali	4.224 55	2.144 50	+ 2,080 05	122.789 51	101.670 32	+ 21.119 19

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 15 milioni, interamente versato

16ª Decade — Dall' 1° al 10 dicembre 1887

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DEL TRAFFICO

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DEADE				
1887	110.778 64	2.363 29	12 529 22	108 252 94	2.103 75	236 067 24	606 00	389 58
1886	96.591 95	2.270 30	9 121 11	101.682 81	2 110 95	211.776 52	606 00	349 47
Differenze nel 1887	+ 14.186 69	— 92 99	+ 3 448 11	+ 6.570 13	— 7 20	+ 24.290 72	»	+ 40 08
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE				
1887	1.304 071 78	25 870 95	204.727 32	1.623.695 78	28.176 94	3.186 512 77	606 00	5.258 32
1886	1.842.816 91	36.769 58	190.921 92	1.802 849 99	33 505 72	3 908 834 12	606 00	6 450 27
Differenze nel 1887	— 538.745 13	— 10.898 63	+ 13.805 40	— 179.154 21	— 7.328 78	— 722 321 35	»	— 1.191 95

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocita'	Piccola Velocita'	Introiti diversi	TOTALE	Media dei chilometri esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1887	3 304 90	88 11	291 95	689 89	10 45	4 385 77	64 00	68 53
1886	3.121 20	37 15	71 19	223 19	40 80	3.495 34	31 00	112 75
Differenze nel 1887	+ 183 70	+ 50 96	+ 219 42	+ 465 70	— 30 35	+ 890 43	+ 33 00	— 44 22
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE				
1887	53 312 29	895 11	6.004 97	16.392 87	604 44	77.239 68	64 00	1.206 87
1886	54.725 68	588 35	1.457 44	3.658 57	701 05	61.161 09	31 00	1.972 94
Differenza nel 1887	— 1.413 39	+ 306 76	+ 4 547 53	+ 12.734 30	— 96 61	+ 16.078 59	+ 33 00	— 766 07

A N N U N Z I

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

Sede e Direzione — NAPOLI, *N. 24, Strada Medina*

Opificii meccanici in Castellammare (Stabia) e Savona (Liguria)

Principali lavori eseguiti, in corso di esecuzione, o assunti, dal Gennaio 1871 *al Gennaio* 1884.

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Tanagro*	Municipio di Sicignano	30
Id. sul *Fella*	» di Moggio Udinese	86
Id. sul *Salso* (A) in Licata	» di Licata	106
N. 5 viad.ti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull' *Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sull' *Ancinale*	» di Cardinale	23
N. 3 ponti sul *Basento* e sul *Crati*	» di Cosenza	114
Ponte sull' *Ancinale*	» di Cardinale	33
Ponte *Sisto* sul Tev. in Roma (allarg.)	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. Strada *Stazione Montaguto*	» di Panni	16
Id. sul *Lamone*	» di Faenza	60
Id. sul *Mallero*	» di Sondrio	30
Id. sul *Malone*	» di S. Benigno	66
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	27
Id. sul *Meduna*	» di Azzano Decimo	70
Id. sul *Mangari*	» di Pizzo	14
Id. sul *Terdoppio*	» di Garlasco	20
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda*, ecc.	Provincia di Milano	298
N. 4 ponti sull'*Agragas* e *Pandolfina*	» di Girgenti	46
N. 6 ponti Tram. Gamberate-Governolo	» di Mantova	461
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
Id. sulla *Chiana*	» di Orvieto	72
Id. sul *Lamone*	» di Ravenna	60
N. 4 ponti sul *Gallico*, *Scaccioti* e *Catona* (Rist.) e *Stilloro*	» di Reggio Calabria	210
N. 16 id. sul *Senorbi*, *Segario*, *Arcidano*, *Scaffa*, *Tirso* e *strada Playa*	» di Cagliari	483
Ponte sul *S. Giovanni* ad Intra	» di Novara	81
Ponte sull' *Adda a Mazzo*	» di Sondrio	50
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio ed a *Casamari*	» di Caserta	97
Id. sulla *Bormida* a *Cortemiglia* (G)	» di Cuneo	63
Id. sul *Reinello* e *Tammarecchia*	» di Benevento	13
Id. *Canale Sifone*	» di Salerno	21
Id. sul *Testene*	» id.	44
Id. sulla *Nera*	» di Umbria	17
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
N. 3 ponti sulla Fiumarella di Borgia	» di Catanzaro	36
Ponte sul *Simeto* (G)	» di Catania	137
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sul *Crati* a *Bisignano* e sul *Belmonte*	» di Cosenza	78
Id. sull' *Alcaringi* e *Bottone* e sul *Volturno*	» di Campobasso	117
Id. *Fossa Marina* (Argenta)	» di Ferrara	27
Id. *Delmona*	» di Mantova	8
Id. sull' *Ufente*, *Schiazza* e *Roccagorga*	» di Roma	51
Id. sul *Brembo* (B) e sull' *Imagna*	» di Bergamo	121
N. 2 ponti sul *Cordevole*	» di Belluno	60
N. 10 ponti sul *Corace*, *Alli*, *mimmari*, *Crocchio*, *Tacina*, *Neto*, *Mesima Merapotamo*, *Fiume Grande* e *Disgrazia*	» di Catanzaro	1116
N 9 ponti per strade provinciali	» di Messina	372
Ponti sul *Saroca*, *Forza d' Agrò*, *Pietra* e *Fondachello*	» Id.	364
Ponte sul *Velino*	» di Aquila	23
Id. sul *Liri*	» di Ravenna	
Id. sul *Musone*	» di Padova	14
Ponte sul *Lamone*	» di Ravenna	63
Id. sul *Cassibile*	» di Siracusa	32
Id. sul *Ticino* a Turbigo (G)	» di Milano e Novara	119
Ponte *Canale*	Ditta Cassian Bon e C.	13
N. 2 ponti per le Regie Caccie	Ministero della Real Casa	45
N. 8 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro*, *Brenta* (B) e *Fiumarella*	Ministero dei Lavori Pubblici	494
N. 2 ponti mobili (Spezia)	» della Guerra	11
N. 14 ponti sul *Fella*, *Dogna*, *Potoco*, *Lavaz*, ecc. ecc., a *Muro* e *Piazzale Pontebba*	Ferr. Udine-Pontebba	591
Ponte sul *Piave* (G) e N. 7 ponticelli	» Mestre-Portogruaro	173
N. 2 Soprapassaggi	» Milano-Rho-Vigevano	24
N. 9 ponti e ponticelli, per la	» Milano-Erba-Saronno	46
N. 7 Viadotti e Ponticelli	» Saronno-Varese	390
Ponte sull' *Adda*	» Monza-Calolzio	108
Id. sull' *Oglio*	» Cremona-Mantova	128
N. 18 ponticelli (F)	» Campofranco-Serradifalco	255
N. 46 ponti, per la	» Mantova-Modena	629
N. 158 ponticelli, per la	» Vercelli-Pavia	428
Soprapassaggio	» Torino-Rivoli	13
Ponte *Gallenga*	» Torino-Cuorgnè	26
Ponte sul *Ticino* a *Sesto-Calende* (G)	» Novara-Pino	265
Ponte *Pedaso* e *Fiego* (rafforzamento)	» Meridionali	
N. 34 ponti e ponticelli	» id.	218
N. 2 id.	» Novara-S. Bernardino	52

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sulla *Roggia Mora*	Ferr. Novara-Varallo	22
N. 7 ponti e ponticelli	» Novara Seregno	53
N. 7 ponti, per la (L)	» Gallarate-Laveno	114
N 11 ponti, (rafforzamento)	» Pisa-Colle Salvetti	136
N. 11 ponti	» Napoli-Nola-Baiano	83
N. 19 ponti, per la	» Asciano-Grosseto	185
Ponte sul *Serchio* (G) e *Cavalcavia*	» Pisa-Spezia	85
N. 8 ponti e ponticelli	» Parma-Spezia	46
N. 11 ponti	» Taranto-Brindisi	88
Id. sul *Tevere* (C) a Giove e 8 pont.lli	» Firenze-Roma	322
Ponte sul *Marmolajo*	» Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	» Livorno-Genova	7
N. 15 ponti e ponticelli (allarg.)	» Livorno-Firenze	510
N. 8 ponticelli	» Parma-Spezia	50
N. 5 ponticelli	» Ferrara-Argenta	28
Ponte sulla *Magra* (G)	» Parma Spezia	434
Ponte sul *Rivo Galera*	» Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul *Tevere* (G)	» Viterbo-Attigliano	501
Ponti sui canali di *Pollena* e *S. Marco*	» Napoli-Castellammare	22
N. 5 ponti (rafforzamento)	» Napoli-Foggia	126
Viadotto *Olona* (H)	» Complementari	165
N. 7 ponticelli, per la	» Codola-Nocera	51
N. 5 ponti sul *Sacco* e *Pomerio*	» Roma-Napoli	95
Viadotto sul *Siva* (H')	» Belluno-Birbano	119
N. 5 ponticelli	» Albacina Matelica	23
N. 4 Ponticelli	» Civitanova Macerata	82
N. 15 ponti sul *Pescara* (B), *Aterno* ecc.	» Pescara-Aquila	417
N. 18 ponti (G) e ponticelli	» Aquila-Rieti	437
Ponte sulla *Nera*	» Rieti Terni	32
N. 4 ponti e ponticelli	» Termoli Campobasso	93
N. 7 ponti diversi, per la	» Laura-Avellino	111
N. 20 ponticelli (Impresa Parisi)	» Palermo Messina	184
N. 45 ponti sul *Tanagro*, *Sele*, *Platano*	» Eboli-Picerno	1121
Ponte sul *Sele* (G) e n. 11 ponticelli	» Eboli-Reggio	239
Viadotto sul *Pantano* e N. 4 ponticelli	» Picerno-Potenza	97
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	» Torremare-Pisticci	83
Id sul *Vella* e 80 ponticelli diversi	» Pisticci-Grassano	361
N. 12 ponti sul *Basento* e ponticelli	» Grassano-Trivigno	255
N. 4 ponti (diramazione *Lago di Como*)	» Alta Italia	35
N. 13 travate nuove e varii ponticelli	» Taranto-Reggio	403
Ponte sul *Canalello* (G)	» Id.	28
N. 21 ponti e ponticelli	» Trivigno-Potenza	85
N. 51 ponti e ponticelli	» Taranto-Strongoli	493
Ponti sul *Neto* (A) e sul *Passovecchio* e N. 12 ponticelli	» Strongoli-Cotrone	264
N. 17 ponti, per la	» Cotrone-Catanzaro	592
N. 18 ponti, per la	» Catanzaro-Soverato	482
N. 5 ponti e ponticelli, per la	» Marina-Catanzaro	57
N. 29 ponti e ponticelli, per la	» Soverato-Assi	793
N. 87 ponti e ponticelli, per la	» Assi-Reggio	1482
N. 20 ponti e ponticelli	» Reggio-Villa S. Giovanni	231
N. 39 ponti e ponticelli, per la	» Buffaloria-Cosenza	601
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	» Porto Empedocle-Girgenti	195
Ponte sul *Platani* e N. 16 ponticelli	» Girgenti-Campofranco	252
N. 5 ponticelli, per la	» Campofr.-Passofonduto	21
N. 13 ponti, per la	» Campofranco-Lercara	313
N. 2 ponticelli, per la	» Favarotta-Canicatti	12
N. 21 ponti e ponticelli per la	» Diramazione Vallelunga	162
Ponte sul *Morello*	» Lercara-Catania	17
N. 2 ponti sul *Simeto* e *Gurnalunga*	» Catania-Messina	179
Ponte sul *S. Leonardo*	» Catania-Siracusa	51
N. 3 ponticelli	» Catania-Licata	11
N. 3 id. per l'*Impresa Cesaroni*	» Siracusa-Licata	81
N. 9 ponticelli per le Ferrovie Sarde	» Oristano-Giara	82
N. 98 ponti e ponticelli per la	» Palermo-Trapani	637
N. 2 Cavalcavia *Zerbo* e *Dongione*	» Alta Italia	31
N. 2 ponti sul *Cerrifita* e sul *Tacina*	Impresa Greco-Allegrini	75
Cavalcavia Martina	Id. Legnazzi	12
Ponte sul *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. sull'*Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. sul *Liri* presso Isola	Cartiera del Sig. Courrier	19
Ponte *Fesca* e Viadotto pei	*Tramways* di Bari	43
Ponti per l'Acquedotto di *Caltanissetta*	Ditta Galopin-Sûe, Jacob e C.	65
Id. sul *Carioni* e ponticello *Carriona*	Ferr. privata Cave di Carrara	41
Id. sul *Terdoppio* e sul *Langosco*	Impresa Medici	22
Id. sul *Langosco*	Impresa Provasi	16
Id. presso *Gerace*	Impresa Romeo	15
Id. sul *Pollena*	Tramways Napoletani	16
Id. sul *Noci* e Cavalcavia	Società Veneta di Costruzioni	34
Id. *Groppoli* sul *Carriona*	Ferrovie delle Cave di Carrara	42
Id. sul *Tevere* a Ripetta in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	103
Id. sul *Soleo*	Impresa Castelli	32
N. 5 ponti e ponticelli	Ferr. Prov. di Reggio-Emilia	48
Viadotto *Rio Genil* (E) e N. 6 ponticelli	Ferr. Malaga-Siviglia (Spagna)	251
N. 736 ponticelli e travature	Per diversi	4571
Ponte sul *Po* a *Borgoforte* (rafforz.) (C)		
Ponte girevole per l'arsenale di *Taranto*	Ministero della Marina	98

TOTALE: 2147 Ponti della lungh. totale di Metri 30,040

A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 m. d'altezza* — E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa* — *Con pile metalliche alte 49 m.* — (H') *Con pile metalliche alte 32 m.* — (K) *Con meccanismi idraulici ed a vapore pel movimento* — L) *Ad arco.*

(Segue)

		Superficie coperta M. Q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia, Bari Ancona, Pietralcina, Morcone, Larino, Rieti, Antrodoco, Campobasso, Castellammare*, per le *Officine e Magazz. in Taranto* e per la Stazione di *Falconara*	Ferr. Meridionali	13835
Id. nell'*Arsenale di Napoli* . . .	Ministero della Guerra	531
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti-Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Serra Metallica	Reggio Parco di Caserta	142
Tettoie del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1935
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. delle *tazioni di Brescia* e *Pavia* e *Savona*	Ferrovie Alta Italia	7741
Id. della *Stazione di Cagliari* . .	Ferrovie Sarde	1200
Id. per l'*Esposizione di Belle Arti* .	Comitato Belle Arti in Napoli	1524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle *Stazioni di Messina e di Catania Torneria di Messina* e *Rimesse Locomotive di Reggio, Siracusa, Girgenti*	Ferrovie Calabro Sicule	2490
Id. del Grande *Albergo del Quirinale*	Commendatore Guerrini	223
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero Finanze*	Ministero delle Finanze	1530
Id. dei *Magazzini Gener. di Messina*	Impresa Bonanno	8070
Id. pel *Teatro Nazionale in Roma* .	Impresa L. Belluni e C.	1030
Pensilina del *Palazzo Quir.* in Roma .	Ministero della R. Casa	218
Id. e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Serra nel *R. Parco di Caserta* . . .	Ministero della R. Casa	142
Id. pel *Palazzo delle Belle Arti* .	Municipio di Roma	1 000
N. 3 pensiline per le Stazioni di *Porto Empedocle-Caldare* e *Castrogiovanni*	Ferrovie Meridionali	
Tettoia e lanternini, per la	Regia cointeress. dei Tabacchi	165

		Superficie coperta M. Q.
Pensiline e lanternini per . . .	Particolari diversi	730
Tettoie e Pensiline	Ferrovia Palermo-Trapani	3900
Tettoie Stazione Milano	Impresa Vaucamps	2400
Tettoia del *Grand-Hôtel*	Grand-Hôtel Napoli	209
Prolungamento tettoia rimessa *Campobasso*	Ferrovie Meridionali	
Id. nella *Borsa di Bologna*	Società Borsa Bologna	1470
Id. presso *Gioia Tauro*	Duca di Cardinale	600
Tettoie metalliche per la	Società Napoletana del Gas	396
Pel punto Franco di Napoli	Società dei Magazzini Generali	
Tettoie	Ditta Tardy e Benech	8300
Prolungamento Tettoia dello Stabilimento *Tardy e Benech*	Tardy e Benech	240 4
Id. id. per le officine di . . .	Castellammare e Savona	1229 0

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 92,777

Blockhaus metallici per le fortificazioni della Spezia, di Genova ed Ancona. — N. 2 caldaie per le Regie Navi Luni e Baleno. — N. 1055 veicoli per le Ferrovie Alta Italia, Meridionali e Sicula Occidentale. — N. 54 Vasche per rifornitori. — Gassometri di Civitavecchia — Fondazione pneumatica del Bacino di carenaggio di Messina, e fondazioni pneumatiche dei tronchi di muraglione nel Tevere alla Farnesina, alla Regola ed ai ruderi dei Bagni di D. Olimpia in Roma. — Tavolati metallici di n. 42 ponti della Rete Meridionale e Calabro-Sicula. — Piattaforme girevoli per le Ferrovie Meridionali. — Rotaie, materiale minuto e materiale fisso pel tronco Marina-Catanzaro a Catanzaro, ecc.

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 81,000 tonn. di ferramenti diversi destinati specialmente a travature per Ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale *fisso* e materiale *minuto* per Ferrovie e tramways; serbatoi, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro o in ferro e ghisa.

Società Italiana

PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima con Sede in Roma
Capitale Sociale 15 milioni — interamente versato

AVVISO

Si notifica ai Signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 0|0, create in forza della legge 27 aprile 1885, n. 3048, ed emesse da questa Società, che il pagamento dell'interesse semestrale maturando sulle Obbligazioni stesse col 1° Gennaio 1888 avrà luogo a cominciare dal successivo giorno 2 presso gli Stabilimenti, le Casse e le Banche qui sotto indicate, contro consegna della cedola n. 1.

Il montare al netto del detto interesse ascende a L. 6.32 per Obbligazione, e cioè interessi . . . . L. 7.50

Ritenute per imposta sulla Ricchezza Mobile	L. 0 99	
Ritenute per tassa di Circolazione . .	» 0.19	
		» 1.18
Restano a pagarsi per ogni Obbligazione		L. 6 32

Roma, Palermo, li 20 Dicembre 1887.

Visto Il Delegato Governativo — La Direzione Generale
L. SPREAFICO.

Palermo — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.
» — Banca Nazionale nel Regno.
Roma — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.
» — Banca Generale.
» — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino — Banca di Torino.
» — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

Per l'Estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: AMSTERDAM, BASILEA, BERLINO, BRUXELLES, COLONIA, DRESDA, FRANCOFORTE s|m, GINEVRA, LONDRA, PARIGI, TRIESTE, VIENNA e ZURIGO presso le Banche all'uopo incaricate.

SOCIETÀ ITALIANA
CEMENTI E CALCI IDRAULICHE
BERGAMO

Capitale sociale versato Lire 2,500,000.

OFFICINE IN BERGAMO, SCANZO, VILLA DI SERIO, PRADALUNGA, COMENDUNO. PALAZZOLO SULL'OGLIO, VITTORIO (VENETO), NARNI (UMBRIA), OZZANO MONFERRATO, SENIGALLIA

Premiata alle principali Esposizioni Nazionali ed Estere.

MARCA DI FABBRICA

Collezione completa di cementi idraulici a rapida ed a lenta presa; di Portland artificiale e naturale; di calce idraulica e dolce in polvere ed in zolle; di pietre artificiali per costruzione pavimenti, condotte d'acqua e decorazioni.

Prezzi e condizioni di tutta convenienza.

Produzione annua oltre UN MILIONE di quintali - Forza motrice OTTOCENTO cavalli-vapore

AVVERTENZA. — I prodotti di questa Società portano sul suggello in piombo al legaccio dei sacchi e sulle etichette dei barili impressa la marca di fabbrica, regolarmente depositata per ogni effetto di legge contro qualsiasi abuso, senza il quale contrassegno i consumatori non possono essere garantiti di acquistare i prodotti provenienti dalle Officine della Società stessa.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano – Capitale Sociale L. 135 Milioni interamente versato

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le strade ferrate del Monferrato, il giorno 30 Gennaio 1888 alle ore 1 pom., in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino Porta Nuova si procederà alla quattordicesima estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra, ed alla ventiduesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1888 sono di 31 Azioni e di 101 Obbligazioni ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari a cominciare dal 1° luglio 1888

Milano, li 17 Dicembre 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA METALLURGICA
TARDY E BENECH
SAVONA

CAPITALE SOCIALE VERSATO L. 7,000,000

FABBRICAZIONE DI FERRO

FONDERIA E CANTIERE DI COSTRUZIONE — ACCIAIERIA

Ferro in Barre e per costruzione. — Ferro a I (*Poutrelles*), Ferri ad angolo, Lamiere e Ferri di qualunque forma e dimensione. — Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in ghisa, Materiali per ferrovie, Tramvie e Mine, Vagoni e Rotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Depositi: TORINO-SAVONA

Rappresentanze in tutte le principali Città d'Italia.

POZZOLANA

COLOR ROSSO MATTONE DELLE CAVE DI ROMA

unica qualità riconosciuta ed accettata

DALLE DIREZIONI IDRAULICHE DELLO STATO

DIPENDENTI DAL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI E DALLE AMMINISTRAZIONI FERROVIARIE DEL REGNO

Si GARANTISCE L'ACCETAZIOE nella costruzione di GALLERIE FERROVIARIE, VIADOTTI, PONTI, PORTI DI MARE, ACQUEDOTTI, FOGNE, ecc., da costruirsi per conto dello Stato e Municipi, in conformità dei Capitolati d'appalto del Ministero dei Lavori Pubblici, nei quali è SOLO PRESCRITTA LA POZZOLANA ROSSA DELLE CAVE DI ROMA, qualità unica per tali lavori. Spedizioni in qualunque STAZIONE FERROVIARIA per vagoni completi, e con bastimenti in partenza dal Porto di Fiumicino. — PREZZI SPECIALI alle Imprese di Costruzioni ferroviarie e di Porti marittimi ed altri lavori, che acquistino almeno 1000 tonnellate.

Dirigersi al Sig. EDOARDO RISSONE, Via Archetto, 22, ROMA

Concessionario delle Cave medesime.

ROSSO G. B. FU GEROLAMO

Sbarchi, Spedizioni

E RAPPRESENTANZE

SAVONA, Casa Baglietto, 1 al Molo

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale L. 135 milioni interamente versato

AVVISO

Si notifica ai Signori possessori delle Obbligazioni ferroviarie 3 0[0, create in forza della Legge 27 Aprile 1885, n. 3048, ed emesse da questa Società, che il pagamento dell' interesse semestrale maturando sulle Obbligazioni stesse col 1° Gennaio 1888 avrà luogo a cominciare dal successivo giorno 2 presso gli Stabilimenti, le Casse e le Banche qui sotto indicate, contro consegna della cedola n. 1.

Il montare al netto del detto interesse ascende a L. **6.32** per Obbligazione, e cioè:

interessi		L. **7.50**
Ritenute per imposta sulla Ricchezza mobile	L. **0.99**	
» per tassa di circolazione . .	» **0.19**	
		» **1.18**
Restano a pagarsi per ogni Obbligazione		L. **6.32**

Visto
Il Delegato Governativo
DE CASA.

Milano, 20 dicembre 1887.

LA DIREZIONE GENERALE.

ANCONA — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
Id. — Banca Nazionale nel Regno.
BOLOGNA — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
Id. — Banca Nazionale nel Regno.
CATANIA — Banca Nazionale nel Regno.
FIRENZE — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica.
Id. — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
GENOVA — Cassa Generale.
Id. — Banca Generale.
Id. — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
LIVORNO — Banca Nazionale nel Regno.
MESSINA — Banca Nazionale nel Regno.
MILANO — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo.
Id. — Banca Generale.
Id. — Banca di Credito Italiano.
NAPOLI — Banca Nazionale nel Regno.
Id. — Società di Credito Meridionale.
PALERMO — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.
Id. — Banca Nazionale nel Regno.
ROMA — Cassa della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia.
Id. — Banca Generale.
Id. — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
TORINO — Banca di Torino.
Id. — Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
VENEZIA — Banca Nazionale nel Regno.

Per l'Estero i pagamenti avranno luogo nelle piazze seguenti: **Amsterdam, Basilea, Berlino, Bruxelles, Colonia, Dresda, Francoforte** s[m, **Ginevra, Londra, Parigi, Trieste, Vienna** e **Zurigo** presso le Banche all'uopo incaricate.

TORINO, 1887 — TIPOGRAFIA CARLO BERGONZELLI, *Via Finanze, N.* 13.